VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 23)
z dnia 23 maja 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 23)

23 maja 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)** oraz **Stanisława Żmijana (PO),** zastępców przewodniczącego Komisji na wyjazdowym posiedzeniu, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat założeń programu drogowego i kolejowego do roku 2023 ze szczególnym uwzględnieniem województwa podkarpackiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Pióro** burmistrz oraz **Edward Olejko** wiceburmistrz Sanoka, **Władysław Ortyl** marszałek oraz **Maria Kurowska i Bogdan Romaniuk** wicemarszałkowie województwa podkarpackiego, **Mieczysław Borowiec** dyrektor Zakładu Linii Kolejowych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Rzeszowie, **Iwona Stepień-Pilipczuk** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz **Wiesław Kaczor** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie, **Mirosław Pawłowski** prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych S.A., **Grzegorz Polak** dyrektor Departamentu Polityki Granicznej i Finansów Międzynarodowych w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Ewa Leniart** wojewoda podkarpacki, **Ernest Nowak** burmistrz Zagórza, **Wiesław Motyka** dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie wraz ze współpracownikiem, **Ignacy Góra** p.o. dyrektora Urzędu Transportu Kolejowego, **Grażyna Zagrobelna** dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krośnie, **Adam Piątkowski** wójt Gminy Solina, **Kamila Piech** dyrektor Wydziału Infrastruktury w Podkarpackim Urzędzie Wojewódzkim w Rzeszowie, **Bogusław Kochanowicz** wójt Gminy Czarna, **Krzysztof Mróz** wójt Gminy Lutowiska, **Andrzej Betlej** wójt Gminy Zarszyn, **Robert Petka** zastępca Wójta Gminy Olszanica, **Stanisław Bielawka** wójt Gminy Komańcza, **Piotr Przytocki** prezydent Miasta Krosna, **Ryszard Pabian** burmistrz Jasła, **Jankiewicz Barbara** burmistrz miasta i gminy Lesko, **Jan Chowaniec** wójt Gminy Tyrawa Wołoska, **Anna Hałas** wójt Gminy Sanok, **Katarzyna Sekuła** zastępca burmistrza Ustrzyk Dolnych, **Marek Andruch** starosta bieszczadzki, **Andrzej Olesiuk** starosta leski, **Roman Konieczny** starosta oraz **Wacław Krawczyk** wicestarosta sanocki wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Chrzan** starosta jarosławski, **Bogdan Szylar** wójt Gminy Radymno, **Jan Czubik** wójt Gminy Tarnowiec, **Szczepańska Renata** wójt Gminy Cisna.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, dzień dobry. Rozpoczynamy obrady wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury. My, posłowie, członkowie Komisji jesteśmy już w pracy od godziny 15:00. Bardzo przepraszam za lekkie opóźnienie, ale zwiedziliśmy bardzo ciekawe miejsce, czyli przejście graniczne Polska-Ukraina w Krościenku, gdzie już odbyły się pewne prezentacje, żeby tu nie zabierać zbyt wiele czasu i pozostawić więcej czasu na dyskusje, dlatego prezentacje odbyły się częściowo tam. Chciałem bardzo serdecznie powitać wszystkich zaproszonych gości. Bardzo dziękuję kolegom posłom, którzy przyjechali z różnych części Polski i są obecni w sali. Pan poseł Jerzy Bielecki, pan poseł Zbigniew Biernat, pan poseł Wojciech Buczak, pan poseł Cezary Grabarczyk, pan poseł Jan Kilian, pan poseł Józef Lassota, pan poseł Jerzy Paul, pan poseł Mirosław Suchoń, pan poseł Rafał Weber, pani poseł Maria Zuba oraz wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury pan poseł Stanisław Żmijan. Bardzo serdecznie witam zaproszonych gości. Dziękuję za przybycie panu

ministrowi Andrzejowi Adamczykowi. Bardzo dziękuję za przybycie prezesowi PKP SA panu Mirosławowi Pawłowskiemu. Proszę się pokazać. Bardzo dziękuję za przybycie pani dyrektor Iwonie Stępień-Pilipczuk zastępcy dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Gdzie pani dyrektor usiadła? Jest pani tutaj. Mamy także w sali pana Włodzimierza Żmudę, członka zarządu PKP PLK. Do pana prezesa pewnie będzie dużo pytań. Obecny w sali jest także pan Ignacy Góra, pełniący obowiązki dyrektora Urzędu Transportu Kolejowego i oczywiście towarzyszy nam w obradach pan Tomasz Emilian, dyrektor departamentu w Najwyższej Izbie Kontroli. Stwierdzam kworum, czyli obecność i ważność posiedzenia Komisji. Jeśli kogoś nie przywitałem, to przepraszam, ale to wynika z tego, że bardzo szybko chcemy przystąpić do spotkania roboczego, bo to jest najważniejsze. Dziękuję także panu Ernestowi Nowakowi, burmistrzowi Zagórza, za dużą pomoc w zorganizowaniu dzisiejszego spotkania. Oczywiście dziękuje też za obecność, co jest raczej także pewnym obowiązkiem, pani wojewodzie Ewie Leniart oraz panu marszałkowi Władysławowi Ortylowi. Witam serdecznie. Bardzo się cieszymy. Witam całe grono samorządowców. Będziecie mieli państwo możliwość zadawania pytań. Tak chcę poprowadzić te obrady, choć nie wiem, czy mi się uda, żeby można było podyskutować jak najwięcej. Oczywiście prezentacje są ważne, ale powinny się też odbyć dyskusje. Jest jeszcze poseł Piotr Uruski, przepraszam. Piotrek zawsze ma szczęście, bo się schowa, a później jest i tak najbardziej widoczny. To jest sanoczanin, a jutro mamy drugi dzień obrad Komisji w Sanoku. Od razu chcę uprzedzić państwa, że śniadanie będzie od godziny 7:15 do 8:00 i żebyśmy mogli dalej realizować porządek, proszę dotrzymać tego terminu, żebyśmy mogli punktualnie o godzinie 8:00 wyjechać, bo naprawdę mamy dużo pracy. Chcemy zobaczyć pogranicze polsko-słowackie i troszkę na ten temat też podyskutować. Witam bardzo serdecznie media i przedstawicieli związków zawodowych. Jest pan dyrektor Kiełbasa, proszę się pokazać, który reprezentuje pana Macieja Libiszewskiego, prezesa PKP Cargo, która jest bardzo ważną spółką i także operuje na terenie Podkarpacia.

Proszę państwa, przystępujemy do realizacji porządku obrad. Czy państwo posłowie zgłaszają jakieś uwagi? Ja już teraz usiądę, czujmy się już tak jak w sejmowej sali obrad. Czy są jakieś uwagi? Dziękuję bardzo. W związku z tym, że nie ma uwag, to przystąpimy do realizacji porządku dziennego obrad. Proszę państwa, ponieważ to posiedzenie jest nagrywane, to poproszę tylko na samym początku pana dyrektora Kaczora i pana Borowca dyrektora oddziału PKP PLK, żeby podali do protokołu temat tych prezentacji, które zostały zaprezentowane w Krościenku. Bardzo proszę, panie dyrektorze, jaki to był temat prezentacji? Są przenośne mikrofony z których trzeba korzystać, to nie jest tak jak w sali sejmowej, że każdy ma mikrofon. Proszę bardzo.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych PKP Polskich Linii Kolejowych SA w Rzeszowie Mieczysław Borowiec:

Tematem mojej prezentacji na granicy w Krościenku było przejście graniczne kolejowe Krościenko-Chyrów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę jeszcze o zabranie głosu pana dyrektora Wiesława Kaczora.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie Wiesław Kaczor:

Tematem mojej prezentacji był obecny stan sieci drogowej oraz inwestycje planowane w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, te prezentacje są dostępne. Niektórzy z państwa posłów pytali już o możliwość otrzymania tych prezentacji, więc ja się zwracam w tej chwili z pytaniem do panów dyrektorów, czy te prezentacje mogłyby być przekazane? Są one dostępne i każdy otrzyma te prezentacje. Ja zadbam o to, żeby to się stało podczas najbliższego posiedzenia Komisji Infrastruktury, dostarczymy je na płytce lub na pendrivie i w taki sposób, w jaki poseł będzie sobie życzył, to te prezentacje po prostu otrzyma. Chciałem też poinformować, że w Krościenku byli przedstawiciele strony ukraińskiej, którzy

przekazali kilka ciekawych informacji. Zdaje się, że goście z Ukrainy są też obecni tutaj w sali. Są też przedstawiciele strony społecznej, których witam serdecznie, przedstawiciele związków zawodowych, działających w obszarze infrastruktury. Myślę, że podczas dyskusji znajdziemy czas na to, żeby także strona społeczna, oczywiście w pierwszej kolejności myślę tu o samorządowcach, mogła się wypowiedzieć i zadać naszym gościom pytania. W tej chwili już bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Andrzeja Adamczyka i krótkie wprowadzenie do dyskusji.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli i plan dzisiejszego spotkania, to rozumiem, że rozmawiamy zarówno o Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 oraz o Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r., nie rozdzielamy tych dwóch tematów i one stanowią łączną bazę dzisiejszego spotkania oraz dzisiejszej dyskusji. Przede wszystkim pragnę podziękować sejmowej Komisji Infrastruktury za możliwość spotkania się z państwem, z reprezentantami regionu, z reprezentantami Podkarpacia. Nie ukrywam, że jestem pod wielkim wrażeniem, że oto po wielu latach wielu starań, sejmowa Komisja Infrastruktury była w stanie w tak reprezentatywnym i tak dużym składzie spotkać się podczas wyjazdowego posiedzenia Komisji. Spoglądam na pana Stanisława Żmijana, przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury w poprzedniej kadencji, a jak pamiętam także jeszcze wcześniejszej kadencji i organizacja takiego spotkania i tak reprezentatywnego była bardzo trudna. To nie tylko uroki Podkarpacia, ale w szczególności osoba pana przewodniczącego posła Bogdana Rzońcy i jego aktywność spowodowały, że możemy się tu dzisiaj spotkać w takim gronie i rozmawiać o tak ważnych sprawach dla województwa podkarpackiego, ale przecież nie tylko dla województwa podkarpackiego, bo także i dla województw wschodnich. Bardzo nie lubię określenia: województw ściany wschodniej, bo one deprecjonują te regiony i wolę określenie: województwa wschodnie.

Szanowni państwo, już kilkakrotnie miałem okazję mówić w Sejmie i informować również panie posłanki i panów posłów, członków sejmowej Komisji Infrastruktury, że Programu Budowy Dróg Krajowych, który przyjęty został 8 września ubiegłego roku, jak i Krajowy Program Kolejowy przyjęty, jak dobrze pamiętam, 15 września ubiegłego roku, są aktualizowane. Wydaje się, że Programu Budowy Dróg Krajowych aktualizowany jest z przyczyn oczywistych. Mianowicie zakres inwestycji zawartych w tym programie został oszacowany przez inżynierów ekspertów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na łączną kwotę około 200 mld złotych, a dokładnie 198 mld zł, a plan finansowy zabezpieczony na realizację tego programu to 107 mld zł. Niestety w ramach tych środków będziemy mieli istotną trudność w realizacji tego programu w pełni. Niemniej nie zakładamy albo nie wychodzimy z założenia, że niektóre inwestycje zawarte w tym programie nie powinny się tam znaleźć. Uważamy, że znajdują się tam te inwestycje, które są oczekiwane przez mieszkańców tych regionów, gdzie są one zlokalizowane, a wiele tych inwestycji, to ważne arterie komunikacyjne, ważne szlaki komunikacyjne, ważne rozwiązania z punktu widzenia interesów gospodarczych państwa, a szczególnie tych, którzy realizują międzynarodowy transport drogowy. Weryfikujemy także ten program pod kątem planów i celów obecnego rządu, bo przecież chociażby sprawa Via Carpatii, o czym zapewne będziemy tutaj wielokrotnie mieli dzisiaj okazję mówić, koncentruje uwagę rządu i jest jego priorytetem, a więc budowa tej jakże ważnej osi gospodarczej północ-południe. Przypomnę, że nie dalej jak w ubiegłym roku na Forum Ekonomicznym w Krynicy powiedziano, że ci politycy i ci eksperci, którzy kreowali ten model układu komunikacyjnego wschód-zachód, przyznali, że w latach 90. popełniono błąd, bo należało również starać się o realizację szlaków na osi północ-południe. My taką szansę dla naszych wschodnich województw dla Rzeczypospolitej dostrzegamy w realizacji tego przedsięwzięcia i chociażby pod tym kątem aktualizacja Programu Budowy Dróg Krajowych jest niezbędna. Proszę moich słów nie odbierać jako absolutną krytykę poprzednich rządów, to co odziedziczyliśmy po poprzednich rządach, mamy teraz w obowiązku, przepraszam za wyrażenie, ogarnąć, mamy w obowiązku przeanalizować i wybrać jakieś rozwiązania w ramach sum, którymi dysponujemy i które pozwolą

większość zaplanowanych inwestycji drogowych zrealizować i temu służyło powołanie komitetu sterującego na przełomie 2015 i 2016 roku. Celem działań strony społecznej, strony rządowej i przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ale także Ministerstwa Infrastruktury, było poszukiwanie sposobów na to, aby zoptymalizować koszty budowy realizacji inwestycji drogowych. Jest konkretny efekt tych działań. Wiemy, że możemy obniżyć koszty realizacji, a tym samym zrealizować inwestycji zawartych w tym programie więcej, aniżeli wynika na dziś z tego rachunku ekonomicznego. Dzisiaj muszę powiedzieć, że aktualizacja programu nie jest zakończona i pytania czy konkretna inwestycja znajdzie się w programie, czy też nie, nie znajdą jednoznacznej odpowiedzi. Na te pytania będziemy mogli odpowiadać dopiero wówczas, kiedy rząd przyjmie tenże nowelizowany program. Ale też ważne jest to, jakie argumenty pojawiają się za konkretnymi przedsięwzięciami inwestycyjnymi, jakie te przedsięwzięcia mają znaczenie, jeszcze raz powtarzam, dla budowy rusztu drogowego i komunikacyjnego, który jest podstawą gospodarczego rozwoju państwa.

Tak samo postrzegamy problemy związane z aktualizacją Krajowego Programu Kolejowego, ale ta aktualizacja wynika zupełnie z innego powodu. Powodem jest to, że wiele inwestycji nie zostało zrealizowanych w poprzedniej perspektywie i powinny być zrealizowane w tej perspektywie. Tak że mamy świadomość sytuacji w jakiej się znaleźliśmy mimo tego, że ogłoszono kilkanaście przetargów, ale niestety za tym nie idzie odpowiedni stan przygotowania dokumentacji technicznej, która pozwoliłaby rozpocząć realizacje tychże inwestycji kolejowych. Tak jak wcześniej w przypadku inwestycji drogowych powiedziałem, plan dla inwestycji kolejowych również musi pokrywać się z głównymi założeniami rozwoju państwa i założeniami, którymi kieruje się obecny rząd. To jest prawo każdego rządu i to jest jego obowiązek, aby z determinacją oraz roztropnie realizować program przyjęty dla państwa. Szanowni państwo, ja mam nadzieję na bardzo ciekawą debatę. Nie przyjechałem tutaj tylko po to, żeby być. Przyjechałem tutaj po to, żeby wrócić bogatszy o informacje, o które w Warszawie trudno w nawale obowiązków i w nawale różnego rodzaju spotkań. Bardzo trudno usystematyzować te informacje i mieć je długo w pamięci, natomiast tego typu wydarzenia, jak wyjazdowe posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, zawsze bardzo pozytywnie odkłada się w naszej pamięci, a także problemy regionu, którym akurat się zajmujemy i o którym rozmawiamy. Mam takie doświadczenia i odwołuję się tutaj, panie przewodniczący, chociażby do naszego posiedzenia wyjazdowego na Warmii i Mazurach, mówię tu do pana przewodniczącego Żmijana, kiedy zespołem wizytacyjnym, bo musieliśmy ograniczyć aktywność naszej Komisji, mieliśmy okazję jako posłowie i członkowie tejże Komisji wizytować te miejsca, rozmawiać o tych problemach komunikacyjnych, które nie tylko z perspektywy regionu warmińsko-mazurskiego są bardzo ważne. Tak że spotkania zespołów wizytacyjnych w innych miejscach zawsze przynosiły korzyść i ja z taką nadzieja tutaj przyjechałem, żeby te korzyści stąd wynieść, czyli wiedzę o problemach komunikacyjnych i transportowych Podkarpacia. Jeszcze raz dziękuję panu przewodniczącemu Rzońcy. Bogdanie, bardzo ci dziękuję, że tutaj jestem, bo determinacja pana przewodniczącego spowodowała, że nie wyobrażałem sobie, że tutaj nie przyjadę i to jest jakby drugi aspekt, który spowodował, że tutaj jestem. Przepraszam, że tak mówię, bo to wszystko będzie w protokole, ale nie mógłbym odmówić Bogdanowi obecności i uczestnictwa w tym posiedzeniu. Dziękuję panie przewodniczący, jestem otwarty na debatę, na dyskusję i na pytania. Przepraszam jeszcze, bo powinienem to powiedzieć, że są tu obecni przedstawiciele instytucji i organizacji, które biorą bezpośredni udział w realizacji tych zadań z zakresu transportu kolejowego i drogowego. Te osoby są również do państwa dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panu ministrowi za przybycie i otwartość na dyskusję, bo właśnie o to nam chodzi. Proszę państwa, mam pytanie do panów prezesów reprezentujących pana ministra z obszaru kolejnictwa i infrastruktury drogowej, czy chcecie państwo zaprezentować na slajdach jakieś swoje informacje, które uważacie za uzupełnienie tamtych prezentacji, które miały miejsce w Krościenku? Bardzo proszę, prezes Grupy PKP SA pan Mirosław Pawłowski, pierwsza osoba w polskich kolejach.

Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Mirosław Pawłowski:

Szanowni państwo. Moi koledzy wcześniej pokazali bardziej istotne rzeczy odnośnie do infrastruktury kolejowej i infrastruktury drogowej w województwie podkarpackim. Ja postaram się to uzupełnić o kolejny element infrastruktury tego regiony, z uwzględnieniem majątku, którym dysponujemy jako PKP SA. Prawie 4 tys. ha na obszarze stanowi strukturę własnościową, może jest to mniej istotne, bo są to tylko 4 ha użytkowane wieczyście jako pozycja dominująca. Na terenie województwa podkarpackiego jesteśmy właścicielem 879 budynków różnej rangi i różnej maści, o powierzchni użytkowej 250 tys. m^2, a w tym jest niestety 99 budynków dworców, z których czynnych jest tylko 10 dworców. Ich lokalizacje to: Czarna Tarnowska, Dębica, Jarosław, Leżajsk, Łańcut, Przemyśl Główny, Przeworsk, Radymno, Rzeszów i Sędziszów Małopolski. Proszę państwa, te dworce obsługują rocznie, to są dane z 2013 r., pół miliona pasażerów. Czym my się przede wszystkim zajmujemy, na co zwracamy uwagę i co zostało wykonane w ostatnich latach 2010-2016? Była to modernizacja dworców i wykonaliśmy naprawdę niezły kawałek roboty, co zaraz pokażę na slajdach, który zmienił wygląd tych obiektów z których korzysta bardzo duża liczba ludzi: Leżajsk, Łańcut, Przemyśl Główny, Przeworsk, Dębica i Jarosław. To chciałem państwu pokazać, jak te dworce wyglądały kiedyś i jak to wygląda teraz. Jest to naprawdę znakomita zmiana jakości i wizerunku i w ten sposób zachęcamy pasażerów do powrotu do kolei. W każdej z tych inwestycji poruszamy cztery obszary. Jest zakres przebudowy, czyli generalnie jest to cała historia związana z architekturą zewnętrzną i wewnętrzną, udogodnienia dla niepełnosprawnych i przeznaczenie. Generalnie stawiamy duży nacisk na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego oraz innymi najemcami, którzy pozwolą na racjonalną zmianę proponowanej oferty. Źródłami finansowania remontu obiektów na obszarze województwa podkarpackiego jest budżet państwa i środki własne PKP. Następna przebudowa i następna modyfikacja widoczna na slajdzie to jest dworzec kolejowy w Dębicy, który oddany został w tym roku do użytku. Leżajsk – proszę zwrócić uwagę na zdjęcie przedstawiające, jak to wyglądało wcześniej i jak to wygląda teraz, zwłaszcza że to są obiekty zabytkowe. Chcę zwrócić uwagę, że w ramach współpracy, i jest to już w tej chwili nasza polityka, część powierzchni przeznaczamy generalnie na nasze funkcje statutowe, czyli służące pasażerom, natomiast bardzo mile jest widziana współpraca czy to z samorządem, czy to z administracją. Kolejna inwestycja to Łańcut i kolejny obiekt, który zmienił się wizerunkowo w sposób niebudzący żadnych wątpliwości i kontrowersji. Ostatnia inwestycja to jest Przemyśl Główny, proszę zwrócić uwagę na front budynku przed modernizacją, przed przebudową i to co w tej chwili mamy do dyspozycji i stacja Przeworsk. Proszę państwa, te informacje są już mocno zdezaktualizowane. W skali kraju w latach 2010-2015 wydaliśmy 1 mld zł i zmodernizowaliśmy w różnym zakresie 86 obiektów dworcowych. Jak one wyglądają, to myślę, że państwo wiecie, bo przemieszczacie się po kraju. W tej chwili jesteśmy na etapie pozyskiwania kolejnych dużych pieniędzy, które pozwolą nam zmienić wizerunek polskich dworców. Główny nacisk kładziemy w tej chwili na uporządkowanie całej historii nieruchomości. Priorytet przy porządkowaniu spraw nieruchomości na terenie każdego województwa, na terenie każdego regionu mają Polskie Linie Kolejowe. Przyjęliśmy jako założenie, że najpierw przeprowadzamy drogę kolejową, korzystając przede wszystkim z tego obszaru, którego jesteśmy wieczystym użytkownikiem, a jednocześnie w trakcie tej perspektywy będziemy wykonywać prace na tych obszarach, które przynależą do nas, czyli modernizacja i adaptacja dworców kolejowych, żeby po przeprowadzeniu procesu inwestycyjnego przez najbliższe 10, 15 czy 20 lat nikt nie wracał do inwestycji w danym obszarze. Linia kolejowa i dworzec są ze sobą związane w tym samym momencie, zagospodarowujemy je i pozostawiamy pasażerom, a także do działalności operacyjnej. Po przeprowadzeniu modernizacji naszych linii krajowych, staramy się w tym samym momencie współpracować na wszelkie możliwe sposoby z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie wykorzystywania zbędnych dla nas terenów, a pozostających w zainteresowaniu samorządów. Dotyczy to także tych terenów, które są poza granicami miast, bo oczywiście w centrum miast jest duże zainteresowanie, natomiast poza miastami jest już zdecydowanie mniejsze zainteresowanie. Jesteśmy na etapie uzyskiwania w tej chwili pewnego rodzaju promesy

do realizacji dużego programu inwestycyjnego wspólnie z Polskimi Liniami Kolejowymi. Ja myślę, że w tej chwili wystarczy tych informacji. Oczywiście na terenie województwa podkarpackiego przekazaliśmy na terenie jednostek samorządów też dużą liczbę dworców do wykorzystania i dalej taka polityka będzie prowadzona. Myślę, że w trakcie spotkania i w trakcie dyskusji jeszcze jakieś tematy będziemy omawiać. Ja w tej chwili dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuje panu bardzo. Poproszę pana dyrektora Wiesława Kaczora z Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Rzeszowie Wiesław Kaczor:

Panie ministrze, szanowni państwo. W Krościenku przedstawiłem informację na temat programu rządowego dotyczącego perspektywy 2014-2023. Natomiast teraz chciałem przedstawić działania, które planujemy na terenie powiatu sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego, a więc to co państwu jest najbardziej bliskie i na co państwo oczekujecie. Przez te trzy powiaty przebiegają dwie drogi, a więc droga nr 28 i 84, aż do przejścia granicznego w Krościenku. Oddział zarządza 888 kilometrami dróg na Podkarpaciu, to jest statystyka dotycząca sieci, którą zarządzamy i ten obszar trzech powiatów, to właśnie droga nr 28 i 84 do przejścia granicznego w Krościenku. Od Sanoka mamy 51 km i jest to droga nr 28, która biegnie przez powiat sanocki, a jest to prawie 48 km. Administracyjnie cały teren Podkarpacia podzielony jest między pięć rejonów. Jeśli chodzi właśnie o te dwie drogi, a więc droga nr 28 i 84, to tymi drogami zarządza rejon w Lesku. Jeszcze raz chciałbym zwrócić uwagę na cztery najważniejsze kierunki transportowe na terenie Podkarpacia. Jest to kierunek zachód-wschód, czyli autostrada A4, kierunek północ-południe, a więc Via Carpatia i nasza S19. Wreszcie kierunek międzyregionalny od środka Polski od Łodzi, od A1 na przejście graniczne w Korczowej i w Medyce, przebiegający drogami krajowymi nr 77 i 28. Wreszcie kierunek regionalny, ważny dla regionu, podkarpacki, który łączy Kielce, Tarnów, Pilzno, Jasło, Krosno, który ma właśnie połączenie z Ukrainą na przejściu w Krościenku i są to drogi krajowe nr 73, 28 i 84. Jeszcze raz powtarzam, że ten kierunek z punktu widzenia regionalnego jest istotny, jest ważny i na pewno po wybudowaniu tych kluczowych i strategicznych kierunków powinniśmy o tym pamiętać.

Dwa słowa na temat planowania zadań na istniejącej sieci. Otóż wszystkie zadania o charakterze poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, o charakterze remontowym, o charakterze budowy nowych ciągów pieszych, chodników, o przebudowie obiektów, są gromadzone w Generalnej Dyrekcji w zakresie czterech programów i planów działań. Te plany działań zawierają w sobie wszystkie zadania z całej Polski, które państwo z samorządów do nas zgłaszacie, które także my zgłaszamy punktu widzenia stanu technicznego i potem są one podstawą do tworzenia programu rządowego w ramach likwidacji miejsc niebezpiecznych. Jeśli chodzi o stan techniczny tego właśnie dojazdu do przejścia granicznego, to około 50% tego dojazdu jest w stanie dobrym, ale proszę zauważyć, że w ostatnich latach ten wskaźnik uległ pogorszeniu. Natomiast jeśli chodzi o drogę nr 28, to mniej więcej jest to na tym samym poziomie i połowa, a więc 50% jest w stanie dobrym. Stan krytyczny to jest stan, w którym należałoby natychmiast przystąpić do realizacji zadań. O tych zadaniach w stanie krytycznym jeszcze będę później mówił. To są wszystkie zadania, które są zgłoszone i które są planowane do realizacji, a w ramach tych wszystkich zadań chciałbym zwrócić uwagę na dwa ważne i istotne zadania. Jest to remont drogi Sanok-Lesko i jest to ten 12-kilometrowy odcinek drogi do przejścia granicznego, który jest w złym stanie technicznym, a także przebudowa drogi nr 28 w Sanoku na odcinku ul. Krakowskiej i ul. Romanowskiej. To jest zadanie, które czeka już bardzo długo i mam nadzieję, że uda się je w niedługim czasie zrealizować. Z tych zadań remontowych w tym roku zrealizujemy właśnie odcinek, który jest w stanie krytycznym, a więc Tyrawa Wołoska-Rozpucie na odcinku drogi nr 28. Oczywiście w ramach programu rządowego budujemy obwodnicę Sanoka i umowa na realizację tego zadania została podpisana. To będzie nowa droga po stronie południowej, co pokażę potem na slajdzie, która kosztować będzie 140 mln zł. Tutaj jest zdjęcie, na którym

zaznaczone są właśnie odcinki planowane do remontu, a tutaj mamy Sanok i przejście graniczne w Krościenku. To jest z kolei miasto Sanok i zaznaczona obwodnica miasta, a także planowane do remontu zadania, znajdujące się w ciągach dróg krajowych. Sama obwodnica przebiega po stronie południowej miasta Sanoka i zaczyna się na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką. Tak jak powiedziałem, mamy podpisaną umowę i w tej chwili rozpoczął się proces opracowania projektu budowlanego, a wartość inwestycji wynosi 140 mln zł. Zakończenie inwestycji planowane jest na lipiec 2019 r. Co ważne, podpisaliśmy porozumienie z miastem, ponieważ tutaj kluczową kwestią jest wykonanie łącznika i jest to kluczowe zadanie dla miasta. To jest łącznik, który będzie łączył centrum, a więc rondo Beksińskiego, właśnie z obwodnicą. Chodzi o to, żeby przygotowywać to zadanie wspólnie, żeby uzyskać efekt synergii.

Teraz kilka zdań na temat obiektów. Na slajdzie widać przebieg drogi nr 28 do Sanoka i z Sanoka do Krościenka. Łącznie jak państwo widzicie, mamy 12 obiektów na drodze nr 28, natomiast na drodze nr 84 mamy 21 obiektów, więc dużo tych obiektów znajduje się na ciągu drogowym do przejścia granicznego w Krościenku. Wśród tych wszystkich obiektów mieliśmy trzy obiekty nienormatywne. Jeden został przebudowany w 2013 r., w tym roku będziemy przebudowywać obiekty w Brzegach Dolnych i w tym roku też przygotowujemy dokumentację na trzeci piętnastotonowy obiekt, który jest nienormatywny. Z obiektów, które mamy jeszcze w tym roku w planie, to na drodze nr 28 w Tyrawie Wołoskiej będziemy przebudowywać jeden obiekt oraz trzy obiekty na drodze nr 84, tak jak tutaj mają to państwo wyszczególnione: w Stefkowej oraz dwa obiekty w Ustrzykach Dolnych. Na tym slajdzie widać zestawienie wszystkich tych obiektów, które będą realizowane w tym roku. Generalnie chodzi o to, żeby ten ciąg drogowy do przejścia granicznego miał wszystkie obiekty normatywne. Dzisiaj podczas spotkania, które odbyło się w Krościenku, była podkreślana rola drogi nr 84, jako drogi ważnej dla rozwoju tej części Podkarpacia.

Teraz chciałem państwu przedstawić informację na temat programu likwidacji miejsc niebezpiecznych, a więc programu, który realizowany jest w ramach rządowego programu budowy dróg krajowych na lata 2014-2023, oczywiście też w aspekcie dojazdu do przejścia granicznego w Krościenku. Pomiar ruchu na Podkarpaciu wykonany w 2015 r. przedstawia ta tabela i przedstawia mniej więcej rozkład tego ruchu, gdzie kolorem żółtym zaznaczone są odcinki, którymi przejeżdża do 10 tys. pojazdów na dobę. Ten nasz odcinek drogi do przejścia granicznego w Krościenku mieści się właśnie w tym przedziale i widać, że ten największy ruch na Podkarpaciu skupia się głównie na autostradzie. Przechodząc do szczegółowego przedstawienia zakresu pomiarów ruchu, chciałbym zwrócić państwu uwagę, że tu jest pomiar ruchu z 2010 i 2015 r. i zestawione są tu odcinki jednorodne, które przedstawiają, jak to obciążenie wygląda. Wyraźnie widać tutaj obciążenie w Sanoku, gdzie poziom ruchu wynosi 20 tys. pojazdów na dobę i to jest uzasadnieniem dla budowy tej obwodnicy. Sanok w ostatnich latach był bardzo zakorkowany i jak wykazał pomiar z 2010 r., w ciągu doby przez Sanok przejechało 24 tys. samochodów i jest to jedno z największych obciążeń na Podkarpaciu. Większe natężenie ruchu było tylko miedzy Rzeszowem a Łańcutem na drodze nr 4. Potem przesuwając się dalej w kierunku granicy widać, że ten ruch maleje. Na samym dojeździe do przejścia granicznego wynosi on około 3 tys. samochodów na dobę. Statystyki wypadkowe dotyczące drogi nr 28 tylko na tym fragmencie w powiecie sanockim niestety utrzymują się na poziomie 2-4 ofiar śmiertelnych. Generalnie, jeśli chodzi o wypadki, to można powiedzieć, że ich ilość najpierw spadała od 2011 r., a teraz znowu jest tendencja wzrostowa. Na drodze dojazdowej nr 84, a więc bezpośredniej drogi do Krościenka, jeżeli chodzi o wypadki, to widać tendencję spadkową. Jeżeli chodzi o zakres rzeczowy rządowego Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, to łącznie wszystkich zadań na terenie kraju jest 1005, natomiast na terenie Podkarpacia jest 125 zadań. Liczba zadań, które zostały skierowane do realizacji na terenie kraju z tego programu w tym roku i w roku 2017, a trzeba pamiętać, że to jest statystyka dotycząca lat 2016-2023, wynosi łącznie 448 zadań, z czego na terenie Podkarpacia będziemy realizować 52 zadania. Natomiast rzeczowy zakres tego programu, jeśli chodzi o powiaty sanocki, leski i bieszczadzki, to jest 29 zadań na drodze nr 28 i 84. To jest budowa 13,5 km chodni-

ków, 7 zatok autobusowych i zmiana 4 kompletów oznakowania, łączna wartość tych zadań wynosi około 16,5 mln zł. One są tutaj zaznaczone schematycznie, więc możecie się tu państwo mniej więcej zorientować, w których miejscach one występują. Tutaj widać całe zestawienie tych 29 zadań, więc potem będzie można sobie ewentualnie znaleźć swoje zadania, ale z tych 29 zadań do realizacji mamy skierowanych 7 zadań, które będziemy realizować w latach 2016-2017. To jest budowa chodników, zatok autobusowych i zmiana oznakowania o łącznej wartości 4 mln zł. Na tym slajdzie zaznaczonych jest te 7 zadań, o których właśnie przed chwilą mówiłem, a które będą realizowane w latach 2016-2017 i one są tutaj wyszczególnione. Jest tu na przykład budowa chodnika w Ustjanowej, bo o to zabiegał samorząd, i ten chodnik o długości 2 km łącznie z zatoką autobusową będzie budowany.

Podsumowując chciałem powiedzieć, że dla wszystkich 7 zadań, które będą realizowane w latach 2016-2017, mamy opracowane programy inwestycyjne i one są obecnie na etapie zatwierdzania, a po zatwierdzeniu zostaną ogłoszone przetargi. 6 zadań będziemy realizować w ramach systemu „zaprojektuj i wybuduj", a więc najpierw nastąpi zaprojektowanie chodnika i wybudowanie go, a jedno zadanie będziemy realizować już w ramach umowy kompleksowej, którą posiadamy. To wszystko na temat dróg dojazdowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję dyrektorowi podkarpackiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad panu Kaczorowi. Jednocześnie chciałbym pogratulować panu dyrektorowi skuteczności, jeśli chodzi o te proporcje, bo zestawienie całego kraju z Podkarpaciem wygląda imponująco.

Bardzo proszę teraz o zabranie głosu gospodarza regionu, a więc wojewodę podkarpackiego panią Ewę Leniart. Bardzo proszę.

Wojewoda podkarpacki Ewa Leniart:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Zapewne niewiele nowego powiem w swoim wystąpieniu, ale chcę zwrócić uwagę na kluczową dla województwa podkarpackiego sprawę. Otóż rozwój tego województwa, a więc południowo-wschodniej części Polski, jest uzależniony od tego, jak dalece wykorzystamy atrybut, jakim jest położenie geograficzne. To, iż naszymi sąsiadami są Słowacy i Ukraińcy, daje pewne możliwości intensywnego rozwoju dla tej części Polski, ale pod warunkiem zwiększenia dostępności i poprawy komunikacji naszego regionu. Kluczową sprawą jest oczywiście wspomniana tutaj już budowa drogi Via Carpatia (S19). Pewnie wszyscy doskonale wiemy, że budowa odcinka północnego na terenie województwa podkarpackiego jest w toku, natomiast województwo nie ma zagwarantowanego finansowania dla odcinka południowego od Rzeszowa do granicy ze Słowacją. Jest to sprawa, która jest przedmiotem głębokiego zainteresowania administracji rządowej i tak naprawdę mieszkańców Podkarpacia, ponieważ z budową tejże drogi wiąże się możliwość rozwoju części południowej województwa podkarpackiego.

Kolejna priorytetowa sprawa to jest to, iż Rzeszów pozostaje jedyną stolicą województwa, jeśli się nie mylę, która nie jest bezpośrednio kolejowo skomunikowana ze stolicą państwa. Rewitalizacja linii kolejowej Rzeszów–Ocice–Kolbuszowa–Warszawa niezmiennie od wielu lat pozostaje priorytetem, ale tylko nim pozostaje, bo realizacja trwa już zbyt długo w porównaniu z oczekiwaniami mieszkańców. Tak jak wspomniałam na początku swego wystąpienia, ważną kwestią pozostanie wykorzystanie jako atrybutu faktu sąsiedztwa z Ukrainą i Słowacją. Otóż drodzy państwo, jeśli chodzi o połączenia kolejowe, to niestety od 2010 r. pozostaje zawieszona linia kolejowa nr 107, a więc Zagórz–Komańcza–Łupków, gdzie jest granica państwa ze Słowacją. Jeśli rzeczywiście chcemy, ażeby transport kolejowy mógł przynajmniej częściowo przejąć ten transport, który dotychczas odbywa się na kołach, to niestety zmuszeni jesteśmy podjąć działania w kierunku przywrócenia tego połączenia. Kolejną sprawą jest przywrócenie połączenia na linii kolejowej nr 108, a więc Nowy Zagórz–Krościenko–Chyrów, tym bardziej że zainteresowanie przywróceniem tego połączenia wyraziła także Kolej Lwowska, z którą niespełna miesiąc temu moje służby się spotkały i mamy potwierdzenia zainteresowania

strony ukraińskiej tym połączeniem. Faktem jest, że zarówno po stronie polskiej, jak też zgodnie z wystąpieniem strony ukraińskiej, wymagane jest podjęcie pewnych działań rewitalizujących na torach kolejowych. Po stronie polskiej nie są to zbyt duże nakłady i jeśli chcemy przywrócić pewną minimalną przejezdność, jeśli tak się można wyrazić, to potrzebne jest mniej niż 3 mln zł, ale ten nakład musi pozostać uczyniony. Ważną sprawą w przypadku tego połączenia jest to, iż w zasadzie służby graniczne potwierdzają gotowość rozpoczęcia odpraw w momencie, kiedy to połączenie zostanie odnowione. Drodzy państwo, kolejną sprawą, która pozostaje w zainteresowaniu wojewody, jest także sprawa dotycząca połączenia, czy tak naprawdę warunków w jakich odbywają się odprawy na linii Przemyśl–Lwów, albowiem w województwie podkarpackim została opracowana koncepcja budowy terminala odpraw w Medyce. Koncepcja ta zakłada powstanie na działce, która już jest w dyspozycji Wojewody Podkarpackiego, liczącej około 5 ha, infrastruktury niezbędnej do dokonywania odpraw towarowych oraz odpraw osobowych. Niestety inwestycja ta także nie ma zapewnionych źródeł finansowania, a jej koszt jest szacowany w tej chwili na około 35 mln zł.

Są to pewne działania, które niewątpliwie są niezbędne, ażebyśmy mogli mówić o tym, że województwo podkarpackie jest w dostatecznym stopniu skomunikowane zarówno z centralą Polski, jak też ze swoimi sąsiadami. W tym należy upatrywać pewne możliwości rozwoju. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani wojewodzie. Bardzo proszę o zabranie głosu przez marszałka województwa podkarpackiego pana Władysława Ortyla. Bardzo proszę, panie marszałku.

Marszałek województwa podkarpackiego Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, oczywiście przedstawię, jak to wygląda z punktu widzenia samorządu. Na początku bardzo serdecznie chcę wszystkich państwa posłów przywitać na ziemi podkarpackiej. Cieszymy się bardzo z państwa obecności i bardzo serdecznie witamy także pana ministra. Myślę, że to jest naprawdę bardzo ważne wydarzenie. Do Zagórza się przyjeżdża, jak się ma coś ważnego do zakomunikowania i do powiedzenia. Tak było rok temu, kiedy był bardziej upalny czas, a my przyjechaliśmy i powiedzieliśmy, że uruchomimy przewozy pasażerskie na linii Zagórz–Łupków i tak się stało. Dziś ta trasa jakoś tam powoli zaczyna odżywać, ale żeby ona w pełni mogła być uruchomiona, to naprawdę jeszcze trzeba w to włożyć trochę działań i trochę wysiłku. Myślę, że to już zostało wyraźnie potwierdzone, na czym polega problem komunikacyjny na Podkarpaciu. Jednoznacznie stwierdzamy, że sytuacja ta związana z budową autostrady A4 i mamy nadzieję, że ten problem się w tym roku rozwiąże. Tak na to patrzę i o tym dziś już nikt nie mówi, ale my jako Samorząd Województwa Podkarpackiego troszczymy się bardzo o łączniki na autostradzie A4. Jest po prostu 7 takich miejsc krytycznych, z których dzisiaj już 4 w miarę zostały zabezpieczone. Szukaliśmy pewnych montaży finansowych razem z powiatami i z gminami. Udało się w Dębicy Wschodniej i w Dębicy Zachodniej przewidzieć jakieś możliwości montaży finansowych na tych łącznikach na jakiejś dobrej ścieżce, ale ja nie mówię, że do końca dobrze rozwiązanej. Jest jeszcze Sędziszów, jest Rzeszów i niestety jeszcze nie ruszyliśmy w kierunku Łańcuta, bo rozwiązujemy sprawę łącznika w Przeworsku. Są też jeszcze brakujące dwa elementy, czyli Łańcut i Korczowa i są to kwestie, do których w tym momencie nie wiemy jak podejść. Stąd oczekiwalibyśmy, żeby była możliwość korzystania z rezerwy budżetu państwa w relacji 20 do 80, czy 25 do 75 i żeby można było te środki przeznaczyć na łączniki. Ja myślę, że te rozpoczęte montaże ze strony Samorządu Województwa Podkarpackiego i samorządów lokalnych powinny spotkać się jeszcze z dużym uznaniem budżetu państwa tak, żeby można było ten montaż domknąć. Staramy się oczywiście nadążać za tym dobrem infrastruktury drogowej w postaci autostrady czy S19 i myślę, że w Przeworsku zdążymy równolegle z otwarciem autostrady uruchomić dobry łącznik, żeby nie było jakichś kłopotów dla mieszkańców związanych z bezpieczeństwem. Staramy się także na tym krótkim odcinku S19 wejść z miastem w montaż finansowy, żeby zrobić zjazd z tego węzła w Kielanówce. Tak samo, panie ministrze, w przypadku kiedy będą decyzje o finansowaniu S19 i finansowanie to będzie podzielone na etapy,

od Rzeszowa chociażby do Babicy będzie pierwszy etap, to mamy przygotowany montaż, a nawet uruchamiamy jest już w tej chwili przetarg, żeby można było z węzła Babice jechać dobrą drogą przez Strzyżów i przemieszczać się na południe. Chcemy zbudować poważną obwodnicę Strzyżowa i obwodnicę Babicy tak, ażeby nie było tam tego tradycyjnego zatoru, który mógłby mieć miejsce po zjechaniu z drogi ekspresowej. Uruchamiamy tu zarówno Program Operacyjny Polski Wschodniej na odcinek, który możliwy jest do finansowania w rzeszowskim obszarze funkcjonalnym, a dalszą część robimy oczywiście z regionalnego programu operacyjnego. To jest wysiłek poważny, bo obwodnica Strzyżowa z dwoma wiaduktami i z dwoma mostami może nas kosztować prawie 200 mln zł. To jest wydatek w kategorii dużych i ważnych, ale uważamy, że niestraconych inwestycji, dlatego że każdy węzeł musi być dobrze skomunikowany, żeby nie generował później problemów. To jest to otwarcie drogowe, o którym wspomniałem, na południe i kolejowe na północ, o którym mówiła pani wojewoda. Jest ono istotne i ważne, chociaż ono jest jak gdyby interesem, z punktu widzenia województwa podkarpackiego, żeby szybko dojechać koleją do stolicy kraju. Natomiast inwestycja związana z uruchomieniem drogi Via Carpatia czy to na południową część, czy dokończenie jej w układzie północnym, nie jest już tylko interesem Podkarpacia, to jest ważne zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, jak i z punktu widzenia uruchomienia procesów społecznych, gospodarczych czy rozwojowych na osi północ- południe, bo Europa się kiedyś w tym układzie rozwijała, a teraz ten obszar jest zaniedbany. Myślę, że te plany i zamiary, które my widzimy z naszego punktu widzenia, powinny się pokrywać i pokrywają się z działaniami i z priorytetami rządu, tak że to jest dobra wiadomość.

Chcę też pokazać, jak znaczący zrobiliśmy krok w postaci przyjęcia pewnych regulacji i zmian, jeżeli chodzi o przewozy regionalne. Było tak, proszę państwa, że ilość tych pociągokilometrów, już nie będę tego omawiał w cyfrach, nam malała, a rekompensata, którą płaciliśmy, rosła. W tym roku udało nam się to zatrzymać, że ilość pociągokilometrów rośnie, a rekompensata znacząco zmalała. To nas naprawdę kosztowało trochę pracy i wysiłku. Obecny tu pan poseł Wojciech Buczak, wówczas wicemarszałek zajmujący się infrastrukturą kolejową, tę historię zna. Zaczynaliśmy od protestów przez stronę społeczną, a kończyliśmy w dobrej komitywie ze stroną społeczną pod koniec roku. Dlaczego tak się działo? Dlatego że wprzęgliśmy w ten system zmian wszystkich od samorządów przez związki zawodowe i przez aktywne stowarzyszenia, które nam pomagają promować te ważna rozwiązania komunikacyjne, bo stwierdziliśmy, że my jako Samorząd Województwa Podkarpackiego sami nie jesteśmy w stanie tego zrobić. Efektem tego działania, które jest namacalne, jest Wojewódzki Fundusz Kolejowy. Samorządy wzdłuż linii kolejowych poskładały się i powiem szczerze, że nie są to kwoty szokujące, bo są niewielkie, ale ponad 2 mln zł udało się zdobyć i z tego chcemy remontować te drobne przystanki kolejowe, być może nie na obszarze samego przystanku, ale często jest tak, że dojeżdżamy tam jakąś wyboistą drogą, nie ma po prostu parkingu dla samochodu i nie ma wiaty dla rowerów. W każdym razie jesteśmy w kontakcie i będziemy ten fundusz na takie ważne inwestycje przeznaczać. Myślę, że jest to taki dobry początek. Jak ten skromny fundusz, bo za taki go uważam, zacznie dobrze funkcjonować, bo oczywiście samorząd województwa też chce jakieś środki w to włożyć, to wtedy przejdziemy do większej skali tych działań. Naszym znaczącym wkładem jest też kwestia zbudowania pewnego zespołu, który pracuje na rzecz racjonalizacji połączeń i na rzecz tych wszystkich połączeń stykowych. Często jest tak, że jak wszyscy funkcjonujemy w jakiejś określonej rzeczywistości, to ona nas jakoś nie uwiera, ale jak się spojrzy na to całkiem z zewnątrz albo przyjrzy się temu w krzywym zwierciadle, to można zauważyć rzeczy, które faktycznie mogły i powinny być zrobione wcześniej. Ważną sprawą jest zaangażowanie środków z regionalnego programu operacyjnego na rzecz remontu i modernizacji torów kolejowych i dokończenia pewnych odcinków, które byłyby do tego czasu robione i też rozpoczęcia nowych inwestycji. Nasze bogactwo, można powiedzieć, wynika z rodzaju torów, natomiast gorzej jest z ich jakością, bo mamy tor szerokotorowy, normalnotorowy i wąskotorowy. Jednoszynowych jeszcze nie mamy, ale może kiedyś będą, wszystko przed nami. Natomiast tak jak mówię, zarówno z Polski wschodniej i z regionalnego programu operacyjnego oraz wyraźnie łącznie z koleją aglomeracyjną, która

w tej chwili wyraźnie jest prowadzona jako projekt przez Samorząd Województwa Podkarpackiego, chcemy o te środki aplikować. Centrum przesiadkowe w Rzeszowie jest wręcz koniecznością, żebyśmy mogli tę infrastrukturę drogową z kolejową połączyć i po prostu lepiej wykorzystywać te wszystkie możliwości, jakie się z tym wiążą. Chcę też powiedzieć, że wprowadziliśmy działania, które nas też trochę kosztowały, bo to nie tak prosto powiedzieć, zrobić i nie spotkać się z dużą krytyką. Ograniczamy między innymi ilość koncesji na przewozy pasażerskie na busy czy autobusy biegnące wzdłuż linii kolejowych. Oczywiście przewozy prostopadłe nas bardzo interesuję, ale jeśli chodzi o przewozy biegnące wzdłuż linii kolejowych, to chcemy ilość tych koncesji ograniczyć tak, żeby był pewien przymus przenoszenia się na tory, co leży w interesie nas wszystkich.

Wspomnę też oczywiście o naszym najnowszym planie, który teraz realizujemy i który stanowi wyjście do pasażera, który bardzo kocha kolej, a jednocześnie lubi w takich warunkach, jakie stwarza szynobus podróżować, a chodzi oczywiście o studenta, który lubi podróżować w warunkach komfortu, łącznie z możliwością korzystania z Internetu. Uruchomione zostały połączenia na Roztocze, do Łupkowa, do Komańczy, a także do Gorlic, co pokazuje, że jest to element bardzo interesujący i tam nam pasażerów systematycznie przybywa. Wprowadziliśmy też połączenia weekendowe, które traktowane są po prostu jako turystyczne. One cieszą się naprawdę dużym powodzeniem i one nam, trzeba to tak brzydko w cudzysłowie ująć, napędzają pasażera naszym liniom kolejowym.

Dziś oczywiście, tak jak powiedziałem, jesteśmy w Zagórzu. Tamtego lata też było upalnie, ale ruszył szynobus i stało się wtedy coś małego, ale ważnego, a dziś chcielibyśmy, tak jak to powiedziała pani wojewoda, przekroczyć granicę z Ukrainą i chcielibyśmy przekroczyć granicę ze Słowację. Mamy tu dziś też gości ze Słowacji, do których pojedziemy jutro szynobusem, ale chcemy pokazać, że się da ten tunel minąć, przejechać i że to jest bezpieczne oraz że to rozbudowane uwarunkowania, które są przy tego typu połączeniach, uda się też zastosować w prosty sposób do naszego rozwiązania. To też będzie i chcemy, żeby to było w układzie weekendowym, żeby to miało charakter turystyczny. Będziemy ciągle obserwować, jak się to wszystko w tym obszarze będzie wdrażało i jak będzie pasażerów przybywało, a będziemy to czynić z myślą o dalszych krokach, które mogłyby mieć tutaj miejsce.

Tak że kończąc jeszcze raz chcę bardzo podziękować za państwa obecność. Chciałbym, żebyśmy pamiętali właśnie o takich krytycznych miejscach, które na Podkarpaciu są. Ja podam dwa przykłady, z których jednym w układzie drogowym jest ta wspomniana Boguchwała, gdzie padają wszelkie rekordy hałasu, zanieczyszczenia i ilości pojazdów przejeżdżających na dobę w dzień czy w nocy. Tam nie ma parametru, który byłby trzymany pod kreską i to jest właśnie ten element i moment, który nam mówi, że jak najszybciej trzeba się decydować na to, aby pierwszy etap budowy drogi S19 do Łabicy uruchomić. Podam jeszcze jeden przykład, jeżeli chodzi o infrastrukturę drogową, bo mamy pewne ograniczenia na linii kolejowej nr 108, jeżeli chodzi o tonaż i takim miejscem jest Krosno, gdzie nachylenie terenu po prostu uniemożliwia przebazowywanie dużych tonaży. Chcielibyśmy też razem z samorządem miasta, wykorzystując oczywiście wszelkie możliwości zarówno PLK jak i nasze, doprowadzić do przewyższenia, żeby ono nie było po prostu ograniczeniem dla przewozów towarowych, ale jednocześnie stworzyło warunki dobrej komunikacji wewnątrz miasta, bo na pewno nie opłaca się robić dziś rzeczy prowizorycznych, tylko muszą być zrobione docelowo. Jak popatrzymy na terminal na szerokim torze w Woli Baranowskiej, to jest to jedyne miejsce, w którym można dostać się na Podkarpaciu na szeroki tor, dojeżdżając tam linią L25. Specjalnie w regionalnym programie operacyjnym przewidzieliśmy ponad 10 mln euro, które zostanie przeznaczone na budowę profesjonalnego terminala przy szerokim torze. Oczywiście wiemy, że dziś są problemy na Ukrainie i są przed nami decyzje, którędy będzie ten jedwabny szlak się przemieszczał, ale niezależnie od tego, tę infrastrukturę trzeba przygotowywać. Działamy kompleksowo, bo chcemy doprowadzić do przebudowy L25, która prowadzi do terminala. Chcemy doprowadzić do przebudowy dróg lokalnych, które wyprowadzałyby ten ruch i te towary, które także tam w układzie drogowym będą musiały być rozwożone. Także wszystkie te działania, które podejmiemy, właściwie są takimi zintegrowanymi projektami i zintegrowanymi działaniami. Nie dotyczą jak gdyby takich typowo

jednostronnych działań, że albo zrobimy tory, albo drogę, albo terminal, tylko staramy się, żeby to otoczenie było robione równolegle, gdyż to zapewnia nam, że każde euro, które wydamy, bądź każda złotówka z własnego budżetu wojewódzkiego czy państwowego, będą dobrze i efektywnie wykorzystane. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie marszałku. Przepraszam bardzo, ale zapomniałem przywitać jeszcze jednego gościa. Zapraszaliśmy Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na dzisiejsze spotkanie, który wydelegował pana Grzegorza Polaka, dyrektora Departamentu Polityki Granicznej i Finansów Międzynarodowych. Witam bardzo serdecznie. Pan dyrektor dzielnie nam towarzyszy od rana w podróżach po Podkarpaciu, tak że prosimy, żeby uwzględnił pan te wszystkie wnioski, bo jak wiadomo, Minister Spraw Wewnętrznych ma w swoim zasięgu przejścia graniczne. Chodzi nam o to, żeby pan dyrektor przekazał z autopsji te informacje, które przedstawiane są, bo ma on wiele do powiedzenia w sprawach rozbudowy przejść granicznych. Jest z nami także delegacja z Medzilaborców i bardzo przepraszam, że państwa nie przywitałem. Witamy braci Słowaków, braci Ukraińców już witaliśmy. Jeszcze do protokołu chciałem powitać bardzo serdecznie wielkiego przyjaciela kolejnictwa, osobę niezwykle ważną dla tego terenu, a więc księdza Eugeniusza Dryniaka. Bardzo serdecznie witam. Wielokrotnie w sprawom kolejnictwa ksiądz poświęcał bardzo dużo czasu. Kiedyś powiedział mi, że nie wyobraża sobie Zagórza bez kolei. Dziękuję bardzo za obecność.

Szanowni państwo, z panem przewodniczącym Żmijanem ustaliliśmy dalszy przebieg obrad. Zwykle bywa tak, że podczas posiedzenia Komisji w pierwszej kolejności oddajemy głos posłom, ale proponujemy tutaj małą zmianę. Skoro mamy tak wielu samorządowców w sali, a chcielibyśmy też dotrzymać terminu posiedzenia Komisji, bo jutro mamy pracowity dzień, to na pewno państwo posłowie zabierzecie głos, natomiast w pierwszej kolejności chcielibyśmy ten głos oddać samorządowcom. Myślę, że pan przewodniczący potwierdzi, że tak ustaliliśmy. Zróbmy ten gest, drodzy państwo posłowie i oddajmy głos samorządowcom. Oni czekali na nas dosyć długo, a myślę, że panie i panowie będziecie się mogli wypowiedzieć, więc teraz poproszę gospodarza terenu pana Ernesta Nowaka o krótką wypowiedź.

Burmistrz Zagórza Ernest Nowak:

Panie przewodniczący, panie posłanki i panie posłowie, panie ministrze, panie marszałku, panie wojewodo, szanowni zaproszeni goście. Przede wszystkim bardzo serdecznie chciałbym podziękować panu marszałkowi Sejmu, panu przewodniczącemu Bogdanowi Rzońcy oraz panu posłowi Wojciechowi Buczakowi za zorganizowanie tego posiedzenia na Podkarpaciu, tutaj w Zagórzu i w Sanoku na południu naszego województwa, żeby dyskutować o bardzo ważnych sprawach, związanych z rozwojem Podkarpacia i z rozwojem Polski. Ten rozwój naszego regionu nie może w pełni się realizować, chociaż mamy ogromne atuty, o czym była już dziś mowa. Są to zasoby ludzkie, które chcą pracować i potrafią rozwiązywać problemy, położenie geograficzne, marka Bieszczad, która jest jedną z najważniejszych marek Podkarpacia i szlaki komunikacyjne, zarówno kolejowe, jak i drogowe. Problemem jest tylko to, że zarówno turyści, jak i przedsiębiorcy, mają problem z dojechaniem do nas. To są przede wszystkim ograniczenia czasowe. Stąd do stolicy regionu jedzie się często ponad dwie godziny, a do stolicy kraju często ponad siedem godzin. Niezwykle ważne byłoby, aby likwidować te bariery komunikacyjne, a że chcemy i potrafimy to robić, to w tym miejscu głos oddaję pełnomocnikowi i pasjonatowi kolei panu Jerzemu Zubie, aby pokazał nasze problemy, nasze możliwości i nasze działania.

Pełnomocnik Burmistrza Zagórza do spraw kolei Jerzy Zuba:

Serdecznie dziękuję, panie burmistrzu. Drodzy państwo, to dla mnie ogromny zaszczyt, że przed tak znamienitym audytorium będę mógł opowiedzieć, a na koniec wyrapować historię pewnego projektu, który nazywa się KochamKolej.pl, który pokazuje, że kolej w tym regionie ma naprawdę przyszłość. Drodzy państwo, jeszcze raz powitam państwa w Bieszczadach. Jak mówią badania, Bieszczady to najsilniejsza marka Podkarpacia. Tutaj mamy taki paradoks, że w sensie geograficznym region Bieszczad zajmuje jedną trzecią Podkarpacia, natomiast determinuje on sposób postrzegania całego wojewódz-

twa podkarpackiego, a to postrzeganie oczywiście nieodmiennie wiąże się z turystyką. Drodzy państwo, w 2015 r. województwo podkarpackie odwiedziło ponad 950 tys. turystów i tutaj cały czas obserwujemy tendencję wzrostową. Byłoby tych turystów znacznie więcej, gdyby nie wykluczenie komunikacyjne, którego mieli państwo okazję osobiście doświadczyć. Drodzy państwo, to nie jest nasza subiektywna opinia, to wykluczenie potwierdzają bardzo poważne dokumenty. O tym wykluczeniu jest mowa między innymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020. Tutaj mamy te zielone obszary, drodzy państwo, i jak widzicie, jest ich bardzo niewiele w skali całego kraju. Obszary zielone i ciemnozielone definiują i pokazują niestety bardzo długi czas dojazdu do ośrodków wojewódzkich. Na slajdzie widoczne były ryciny czy mapy z 2008 r. Również w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 obszar Bieszczad i Podkarpacia jest definiowany jako obszar, który jest po prostu wykluczony komunikacyjnie. W przypadku powiatu sanockiego dojazd do stolicy województwa zajmuje od 90-120 minut, natomiast jeśli chodzi o te gminy, które położone są w wyższych partiach Bieszczad, to mamy już do czynienia z bardzo złą sytuacją i ten dojazd wynosi powyżej 120 minut. W praktyce drodzy państwo wygląda to tak. Znana jest państwu droga krajowa DK84, a obok niej biegnąca równolegle linia nr 108, która niestety przez większą część tygodnia jest opustoszała. To jest taki bolesny paradoks, który dotyka nas tutaj w Zagórzu, gdyż jesteśmy bardzo ciekawym węzłem komunikacyjnym. Tu w Zagórzu jest takie charakterystyczne miejsce – trójkąt kolejowy. W tym kierunku mamy połączenie z Rzeszowem, na drugim wierzchołku tego trójkąta po prawej stronie na górze wiedzie przez teren strefy ekonomicznej linia nr 108. Mamy tutaj kilkanaście zakładów różnej wielkości, które zatrudniają w sumie około 2 tys. pracowników. Najświeższa inwestycja japońskiego koncernu TRI, której wartość wynosi 40 mln zł, zatrudnia obecnie około 500 pracowników. Wreszcie mamy tutaj linię nr 107 z Zagórza w kierunku Łupkowa i dalej na Słowację. Jak już moi przedmówcy mówili, linia nr 108 od Zagórza do granicy państwa niestety została czasowo wyłączona z eksploatacji, ale na szczęście mamy tam ciekawy produkt turystyczny w postaci drezyn, natomiast myślę, że zarówno ta prezentacja, jak i te argumenty, które już padły, są najlepszym dowodem, że te drezyny trzeba będzie uzupełnić o klasyczny pociąg i to jest możliwe w sensie przepisów i myślę również, że ze względu na logikę postrzegania rozwoju naszego regionu. Na szczęście, drodzy państwo, te nasze problemy dostrzegają władze wojewódzkie. W takim strategicznym dokumencie pod tytułem Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 oprócz takich sztandarowych inwestycji drogowych, na miejscu drugim i trzecim są sprawy dotyczące kolei. Tak jak mówiła pani wojewoda, priorytetem jest udrożnienie linii kolejowych w kierunku Ukrainy, czyli nr 108 Krościenko – Chyrów i nr 107do przejścia granicznego Łupków–Medzilaborce. Oczywiście mamy nadzieję, że z tym będzie się również wiązała zwiększona częstotliwość połączeń regionalnych.

Przechodzimy do naszej kampanii, drodzy państwo, która nazywa się KochamKolej.pl. Urodziła się w Zagórzu przy duży wsparci i otwartości pana burmistrza Ernesta Nowaka. Zaraziliśmy nią również samorządowców z Jasła, Krosna i Komańczy oraz takich kolejowych pasjonatów, a więc Igora Wójciaka, Adami Filara i Damiana Biskupa. To są moi koledzy, którzy społecznie udzielają się w tej kampanii. Nasza akcja dotyczy linii kolejowej nr 107, biegnącej z Zagórza do Łupkowa. Dlaczego to robimy? Drodzy państwo, geneza jest bardzo prosta, kolej na Podkarpaciu i w Zagórzu od drugiej połowy lat 90. ubiegłego stulecia boryka się z coraz większymi problemami. Dla nas taką symboliczną datą był 1 stycznia 2010 r., kiedy to Zagórz po raz pierwszy w swojej stukilkudziesięcioletniej kolejarskiej historii stracił połączenie kolejowe z Polską i tak jak mówił pan poseł Rzońca, na pierwszym froncie w szeregu szedł ksiądz Eugeniusz Dryniak. Naprawdę tutaj były mocne niepokoje, mocne protesty i od tego czasu niestety mamy taką sinusoidę. Cały czas jak bumerang wraca do nas ryzyko zamknięcia i wyłączenia tych bieszczadzkich linii kolejowych. Na szczęście linia nr 107 dotrwała do lepszych czasów, a te lepsze czasy związane są ze zmianą sztafety w urzędzie marszałkowskim. Ekipa pana marszałka Władysława Ortyla dała się poznać jako grupa ludzi, którzy rozumieją istotę dialogu społecznego. Płaszczyzną do tego dialogu społecznego był właśnie zespół do optymalizacji oferty przewozowej. Bardzo często nasze obrady przebiegały w nerwowej atmosferze, natomiast między innymi dzięki związkowej wrażliwości ówczesnego

marszałka Wojciecha Buczaka, a obecnie posła, dobrnęliśmy do szczęśliwego końca. Jaki to był koniec czy początek? Dokładnie 8 lipca 2015 r. przybył pan marszałek Ortyl, żeby nam w tej sali obwieścić, iż rozpoczynamy kolejowy eksperyment. Kolejowy eksperyment polegał na tym, iż uruchomiono turystyczne przejazdy na trasie Jasło–Komańcza bodajże po pięciu latach przerwy, bo ostatni pociąg osobowy linią nr 107 pojechał w sierpniu 2011r. Jak to w życiu bywa, szczególnie w Polsce, było wielu malkontentów, którzy mówili, że to się nie uda i że nie będzie frekwencji. Jak państwo widzą, czasu mięliśmy niewiele, bo premiera tego pociągu rozpoczynała się dokładnie 1 sierpnia 2015 r. Wzięliśmy się do pracy, oczywiście założyliśmy stronę internetową i profil na Facebooku, a pomogli nam samorządowcy. Bardzo znaczący okazał się patronat honorowy pana marszałka, włodarze Jasła ryzykowali swoim wizerunkiem i wspierali nas. Sukces wcale nie był ostatecznie przesądzony, ale pomogły nam media lokalne, przed którymi chylę czoło, bo jak zainteresowały się media lokalne, to za chwilę temat podchwyciły media ogólnopolskie. Te wszystkie materiały na portalach typu TVN i na portalu Turystyka Rzeczypospolitej naprawdę miały swoją wartość i wykreowały pozytywne zainteresowanie i pozytywny szum medialny wokół kolei.

Jak chcieliśmy przyciągnąć turystę czy pasażera? Zdefiniowaliśmy role biletu kolejowego, który jak wiemy, jest początkiem każdej podróży. W naszej bajce był on albo darmową wejściówką na wystawy czy koncerty, albo był najczęściej kuponem rabatowym w sieci naszych partnerów. Były to gospodarstwa agroturystyczne, hotele i placówki kultury. Do tej pory największą tego typu instytucją jest słynne Muzeum Historyczne w Sanoku. Na koniec na podsumowanie tego eksperymentu, bo mieliśmy do dyspozycji szesnaście przejazdów, bilet był szczęśliwym losem w loterii. Zaczęliśmy jeździć, proszę państwa, ku naszemu zaskoczeniu w pociągach pojawiły się tłumy, całe rodziny, a na dodatek z rowerami i często było tak, że w upalne letnie weekendy ci ludzie nie mieścili się w tych szynobusach. Na półmetku naszej kampanii, jak już powiedziałem, mieliśmy zaledwie 16 wyjazdów, okazało się, że przyjechało z nami 2600 pasażerów i taką bardzo charakterystyczną niszą okazały się rowery. Na ostatnim przejeździe świętując ten sukces namówiliśmy władze wojewódzkie do tego, żeby przedłużyć nasz finałowy przejazd do Łupkowa. Jak państwo widzą, to wszystko cieszyło się ogromnym powodzeniem i mogliśmy ogłosić oficjalne rezultaty. Okazało się, że w czasie tych wakacyjnych wyjazdów skorzystało z nich 3,5 tys. pasażerów i sprzedano ponad 200 biletów rowerowych. Pan marszałek Ortyl w tej sali rok temu powiedział, że jeśli będzie frekwencja, to będziemy myśleć o dalszym ciągu tej akcji i dotrzymał obietnicy, a dalszym ciągiem był „Bieszczadzki Żaczek". To jest jedyny pociąg przewozów regionalnych, który kursuje na linii Rzeszów-Komańcza i naprawdę dobrze, że on tutaj jest nie tylko dla tych tytułowych żaczków, bo pociąg powstał z myślą o studentach i uczniach, którzy uczą się w tych zachodnich ośrodkach kraju, czyli w Krośnie czy w Rzeszowie. Natomiast „Bieszczadzki Żaczek" dokładnie 30 kwietnia wyglądał tak, jak to widać na slajdzie i to była taka fajna koincydencja dwóch pociągów, która powstała w Zagórzu w latach 70. i 80. Jak widać na slajdzie, na peronie zrobiło się tłoczno i widoczny jest moment, kiedy pasażerowie pociągu TLK Luna przesiadają się do „Bieszczadzkiego Żaczka" na taki skromny festyn, który urządziliśmy w miejscowości Nowy Łupków. Proszę państwa, na te wszystkie trzy dni te stacje ożyły. W ciągu całego roku są to praktycznie martwe stacje, a teraz zaczęły tętnić życiem. Ponieważ z każdym miesiącem przyjeżdżaliśmy coraz bliżej granicy słowackiej, to zaczęło nas to motywować do transgranicznego spojrzenia na naszą akcję, która wpisuje się w politykę obecnego rządu, która również wpisuje się w strategię rozwoju transportu województwa podkarpackiego. Na slajdzie widać teraz takie symboliczne ujęcie, które bardzo miło wspomina dziennikarz „Nowin". W czerwcu 2010 r. mogłem uczestniczyć w takiej historycznej chwili, gdyż gospodarz sekcji i tego miejsca, pan naczelnik Zbigniew Bryndza ze swoimi ludźmi po 75 godzinach skończył prowizoryczną naprawę mostu w Osławicy. Wówczas, jak być może państwo pamiętają, powódź zmyła most na Popradzie i przez kilka miesięcy właśnie ta linia nr 107 zyskała miano linii strategicznej, bo cały transport na południe jechał właśnie tą linią i jeździło tędy po kilkanaście pociągów na dobę.

Drodzy państwo, siła takich lokalnych inicjatyw jest duża, bo my korzystając z dobrej współpracy, z poparcia władz wojewódzkich, staramy się robić dużo i wszystko to, co możemy na poziomie lokalnym. Jesienią tamtego roku wspólnie z panem starostą Markiem Andruchem jako pełnomocnik burmistrza do spraw kolei i z moimi przyjaciółmi z kampanii KochamKolej.pl, odpowiedzieliśmy na zaproszenie przyjaciół z Ukrainy. Odbyły się dwa spotkania i my do ich zapewnień, że oni chcą kolei i tak dalej, podchodziliśmy z brakiem wiary. Natomiast wyobraźcie sobie państwo, że umówiliśmy się w ten sposób, że jeżeli oni chcą kolei, to niech wykoszą wszystkie krzewy i chwasty. Ku naszemu zdumieniu taka właśnie społeczna kampania zaowocowała tym, że w okolicy przejścia kolejowego, które dziś wizytowaliśmy, prześwit torów został zdecydowanie odmieniony. Mało tego, otrzymaliśmy z dyrekcji Kolei Lwowskich takie zaświadczenie, że po ich stronie, po takim prowizorycznym remoncie będzie istniała możliwość przejazdu szynobusem. Wówczas otrzymaliśmy wsparcie ówczesnego wojewody pana płk. Patli, komendanta Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej do tego, żeby właśnie takie działania przeprowadzić. Jesteśmy ogromnie radzi, że te nasze rozmaite dokumenty i ustalenia przyjęły również służby pani wojewody, która bardzo wyraziście się w to zaangażowała. Mamy nadzieję, że będziemy jechać dalej, ale tym razem na wschód. Drodzy państwo, wszystkie te wątki, o których mówiłem, nie są otwieraniem czy wyważaniem otwartych drzwi. Jak pewnie się państwo ze mną zgodzicie, one się wpisują w taką szerszą wizję, którą od lat promuje pan marszałek Marek Kuchciński odnośnie do Europy i Karpat. Myślę, że kolej i ta linia, o której mówiliśmy, to nie tylko możliwość dojazdu do Chyrowa, a jak pewnie niektórzy z państwa wiedzą, ta linia zawraca łukiem przez Dobronin i można było kiedyś korzystając z niej przejechać do Przemyśla.

Mówiłem, że nie tylko będę mówił o kolei. Ostatnio w kolejach ukraińskich karierę robi muzyk, który został dyrektorem tejże kolei. Ja się z państwem gorąco chcę pożegnać takim utworem słowno-muzycznym, który będzie doskonałą pointą naszych przemyśleń. Kolej była, jest i będzie. Serdecznie dziękuję za uwagę i życzę miłego odbioru.

[Odtworzenie utworu muzycznego]

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękujemy bardzo. Pan minister jakąś notatkę zrobił. Nie wiem, panie Jurku, co napisał, ale zobaczymy, pan minister notuje pana wystąpienie. Bardzo proszę teraz pana starostę Marka Andrucha o kilka zdań.

Starosta bieszczadzki Marek Andruch:

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja króciutko, bo już to, co miałem powiedzieć, powiedziałem w Krościenku. Chciałbym w swoim imieniu i w imieniu samorządowców przynajmniej z powiatu bieszczadzkiego i myślę, że z powiatu leskiego, bo sądzę, że powiaty położone bardziej na zachód mają troszkę inne problemy, powiedzieć o kwestiach drogowych, ponieważ sprawa przejścia kolejowego została już omówiona w Krościenku. Jak wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o drogi powiatowe? Panowie z dyrekcji generalnie mówili o drogach krajowych, trochę o drogach wojewódzkich, natomiast wiadomo, że to wszystko potem jest rozprowadzane przez drogi powiatowe ewentualnie przez drogi gminne. Z jakimi problemami borykamy się dzisiaj? Otóż niestety tak się złożyło, że środki unijne do nas w tej perspektywie nie trafiają. Przypuszczalnie chodzi tutaj o umowę z Unią Europejską. Właściwie jeżeli chodzi o RPO, to barierą jest zapis, że dofinansowanie mogą uzyskiwać tylko te drogi, które dochodzą bezpośrednio do sieci TEN-T. Nie mamy takich dróg. Po prostu. My jesteśmy powiatem na samym końcu, pan starosta z Leska powie to samo, więc my po prostu bezpośrednich połączeń do TEN-T nie mamy. I praktycznie w żaden sposób nie możemy aplikować do programów RPO. Jesteśmy co prawda na samej granicy, ale program transgraniczny Polska-Słowacja też wprowadza ten zapis i właściwie on nas też z tego eliminuje. Pozostają nam więc właściwie dwa źródła. Pierwsze to jest rezerwa na obiekty mostowe, a drugie to są tak zwane schetynówki. To są przede wszystkim dla nas środki dużo droższe, bo tu jest finansowanie na poziomie 50 proc., a często zapisy, które promują pewne drogi, są dla nas nieadekwatne, bo jeżeli promowane są drogi, które mają zatoki, chodniki, to akurat to się nijak ma do naszych potrzeb, bo u nas sytuacja generalnie wygląda w taki spo-

sób, że mamy pewne miejsca osadnicze i ciągi dróg między tymi miejscami i tam akurat robienie tych rzeczy jest pozbawione sensu, a to nas pozbawia środków. I to jest pierwsza kwestia, która jeśli można, dobrze by było, żeby była uwzględniona, żeby ocenę w jakiś sposób zmodyfikować. Druga sprawa to jest kwestia partycypacji w kosztach budowy dróg. Tutaj chcę podziękować pani dyrektor Lasów Państwowych, bo bez partnerstwa Lasów Państwowych niewiele by się dało zrobić. Lasy Państwowe są naszym głównym partnerem i generalnie prawie zawsze odpowiadają pozytywnie. Mam tu przed sobą zestawienie dróg i mostów w naszym powiecie. Ponieważ jest to powiat górski, sytuacja wygląda w taki sposób, że na 20 dróg na każdej jest po kilka mostów. Wszystkie te mosty mają nośność 15 ton. W tamtym roku na terenie naszego województwa był problem z drożnością dróg wojewódzkich, ponieważ te mosty były zagrożone, jeżeli chodzi o przepustowość. Więc jeżeli nawet odblokuje się te drogi wojewódzkie, to na dobrą sprawę te towary leśne, a to jest 40 proc. naszej gospodarki, nie mają prawa wyjechać na drogi wojewódzkie. To jest nośność 15 ton i nic tutaj nie można zrobić. Poza tym jest ograniczenie w tym sensie, że Lasy Państwowe nie mogą z nami partycypować w kosztach budowy dróg, bo mają jakieś ograniczenia prawne, w co nie będę dzisiaj wchodził. I tutaj kolejna prośba, aby w taki sposób znowelizować to prawo, aby Lasy mogły partycypować. Był taki pomysł, przedstawiany przez gminy pogranicza, żeby danina leśna, która idzie do Warszawy, wracała na miejsca, gdzie jest generowana. Ona w tej chwili jest przekazywana do Warszawy i nie wiemy, gdzie dalej idzie. Nie jestem w stanie w tej chwili powiedzieć, czy to tak ma być, natomiast dobrze by było, żeby jednak pozwolić Lasom partycypować w kosztach budowy dróg. To jest istotna sprawa. I jeszcze trzecia kwestia. Te obiekty mostowe stwarzają duży problem i może można by było rozważyć jakąś rezerwę, która by była przeznaczona na te obiekty mostowe na tym terenie, które są eksploatowane przez Lasy. Mamy to zestawienie i to jest naprawdę potężne zestawienie. My oczywiście nie oczekujemy, że państwo za nas zrobią jakiekolwiek rzeczy, że nam życie poukładacie, to jest nasze zadanie, ale są pewne rzeczy, których my sami nie zrobimy. Kwestia dróg jest taką rzeczą. Inwestycja w drogi po prostu odblokowuje energię, odblokowuje rozwój, ale bez pomocy państwa nie damy sobie rady. Te dwie kwestie: kwestia pieniędzy na inwestycje drogowe, jakiegoś substytutu w zamian za to, że nie możemy aplikować o środki unijne, może z budżetu krajowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Widzę, że zgłasza się nasz znakomity gość, pani dyrektor Grażyna Zagrobelna. Będzie czas, pani dyrektor, za chwileczkę. Powiem tylko, że byliśmy z panem starostą u Generalnego Dyrektora Lasów Państwowych w Warszawie. Oczywiście dyskutowaliśmy o tym problemie, na ile byłoby możliwe, żeby to, co zabieramy lasom, wracało proporcjonalnie do tych województw, skąd te środki są zabierane. Była wstępna dyskusja na ten temat, proponowaliśmy udział Ministra Infrastruktury w takiej rozmowie, ale potem nie było dalszego ciągu, było długie milczenie w tej sprawie, ale zbliża się nowy rok budżetowy 2017 i być może udałoby się wesprzeć marszałka województwa, który ma tu całą masę dróg wojewódzkich i bardzo dużo starych obiektów mostowych i nie jest w stanie przy tym budżecie, który ma, tych obiektów mostowych remontować. A jaki problem mamy co roku? Dyrektor Lasów Państwowych dzwoni do wojewody, do marszałka, do posłów, że drzewo ścięte, nie można wywieźć, za chwilę będzie ugotowane, czyli po prostu się popsuje i jak będzie tak, że nie będzie jak tego drzewa wywieźć, to ludzie stracą pracę, gospodarka leśna podupadnie, a ludzie pójdą po zasiłki. Panie ministrze, jest prośba, żebyśmy się spotkali, żeby trzy strony się spotkały: pan minister infrastruktury, może pan minister Jerzy Szmit miałby czas, pani wojewoda, pan marszałek i Dyrektor Generalny Lasów Państwowych i byśmy ten temat przedyskutowali, żeby ten problem zniknął. Z jednej strony chwalimy się gospodarką leśną i miejscami pracy, a z drugiej strony przewoźnicy przychodzą do nas i mówią tak: my płacimy mandaty, policja lepi nam mandat za mandatem, bo przekraczamy tonaż na tych starych mostach. To jest nienormalna sytuacja, więc coś trzeba z tym zrobić chociażby na obszarze tych powiatów i dróg wojewódzkich, które są w Bieszczadach. Proszę bardzo o zabranie głosu starostę leskiego pana Andrzeja Olesiuka.

Starosta leski Andrzej Olesiuk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Ja tylko uzupełnię wypowiedź kolegi, który już powiedział o problemach, które dotyczą nas żyjących w Bieszczadach. Proszę państwa, są problemy większe. W Bieszczadach następuje już depopulacja, czyli po prostu ucieczka potężnej masy młodych ludzi w inne rejony Polski. Drenuje już nas się nie tylko z zasobu ludzkiego, ale też z zasobu intelektualnego. Jeżeli nic nie zrobimy, będziemy mieli tu potężny problem. Bieszczady to jest dzisiaj droga w dwie strony, bo przyjeżdża turysta. Podstawa to jest komunikacja. Mamy ogromną nadzieję na S19 i tu będziemy upominać się i wspierać ze wszystkich sił, ale od tej S19 również musi być dobra komunikacja w kierunku Bieszczadów, czyli turyści do nas przyjadą, jeżeli będą mieli dobry dojazd. Ostatnio rozmawiałem z różnymi inwestorami w różnych miejscach, między innymi z potencjalnymi inwestorami i oni pytają, a ile się do was jedzie z Warszawy? Już nie mówię ze Szczecina. Mówię, że czasami osiem godzin, więc oni, to zapomnijcie o tym. Czyli musi być skrócony czas dojazdu w Bieszczady. Proszę państwa, Bieszczady to jest marka i naszym zdaniem musi powstać jakiś fundusz rozwoju Bieszczadów. Był taki okres lat 60. gdzie w ciągu kilku lat zbudowano nam tu drogi i z wozów przesiedliśmy się do samochodów. Musimy dostać potężne wsparcie centralne. Nie wiemy jak to rozwiązać, ale są takie pomysły, że 1/3 to są środki rządowe, 1/3 Lasy Państwowe, pani dyrektor pewnie zaraz na ten temat się wypowie, ale bardzo mocno liczymy na Lasy Państwowe, ja również potwierdzam, że współpraca z Lasami Państwowymi to jest ta kroplówka, która nas utrzymuje przy życiu, i 1/3 wsparcie pana marszałka, który musi dostać pieniądze na te cele. Ja państwu opowiem historię. Jest most w gminie Solina na rzece San, gdzie przyjeżdżają turyści i z Polski i ze świata, bo bardzo dużo ludzi ciągnie do nas z Zachodniej Europy, i przed tym mostem, który jest prawie 70-metrowym mostem drewnianym, autobus się zatrzymuje, ludzie wysiadają, przechodzą na drugą stronę rzeki, a jak kierowca się odważy, to jedzie pustym na drugą stronę rzeki mostem. To jest rzeczywistość, proszę nam wierzyć. Nie jesteśmy w stanie sprostać tak potężnym obciążeniom finansowym. Oczywiście ogromne nadzieje wiążemy z obecną sytuacją, że rozwój Polski wschodniej również nas zacznie dotyczyć i bardzo państwa proszę, jak tu siedzicie wszyscy panowie posłowie z Komisji Infrastruktury, pamiętajcie, że byliście tutaj, przyjeżdżajcie tutaj, po prostu odwiedzajcie piękne Bieszczady. Ale z drugiej strony dajcie nam szansę na to, żeby żyć. Wiemy, że tu nie będzie wielkiego przemysłu, ale turystyka to jest nasza szansa. Dajcie nam tę szansę poprzez dofinansowanie na drogi lokalne, bo one są po prostu rozjeżdżane przez potężny tonaż, przez 40-tonowe samochody, które wożą drewno, a my nie możemy ich zamknąć, bo to jest po prostu praca. Bardzo, bardzo serdecznie o to proszę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie starosto. W tym momencie rozpoczynamy dyskusję. Tak jak umówiliśmy się, w drugiej części głos zabiorą państwo posłowie. Już widzę zgłoszenie pana posła Suchana i pana posła Buczaka. Przepraszam, przedtem oddam głos pani dyrektor Grażynie Zagrobelnej, Dyrekcja Regionalnych Lasów Państwowych oddział Podkarpacie.

Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krośnie Grażyna Zagrobelna:

Uzupełniając pierwszą część, sprawę rozwiązań w ustawie, chcę powiedzieć, że my jak 24-godzinna ustawa o haraczu wchodziła w życie, to my dawaliśmy wtedy poprawki jako związek zawodowy, w których proponowaliśmy, jak dysponować tymi pieniędzmi, na co je przeznaczać. Jak już pan starosta Andruch mówił, wyglądałoby to w ten sposób, że na początku nasze podstawowe jednostki gospodarcze uzgadniają z samorządami, a więc z wójtami, burmistrzami, starostami zakres najpilniejszych potrzeb. Na tej podstawie robi się listę, ja to później koryguję na szczeblu RDLP. Nas wszystkich dyrektorów regionalnych koryguje Dyrektor Generalny, a następnie siadamy: Minister Infrastruktury, Minister Finansów i Minister Środowiska, który nam to akceptuje. I naprawdę byłoby to uczciwe i poprawne wykorzystanie środków. Wiemy o tym, że akurat nasze gminy bieszczadzkie najmniej skorzystały na tych pieniądzach, które tutaj kiedyś były wypracowane. Natomiast jeżeli chodzi o współpracę, to słucham tu o tych kwotach, to cóż ja mały robaczek… W zeszłym roku na inwestycje wspólne wydaliśmy 1 mln zło-

tych, w tym roku 2 mln 300 tys. Dzisiaj przywiozłam całkiem nowe zarządzenie Dyrektora Generalnego, które pozwoli nam w jeszcze większym zakresie uczestniczyć w tych sprawach. Będzie to prostsze, dodaliśmy do tego również remonty, bo na razie była tylko mowa o uczestniczeniu przy tworzeniu nowych obiektów. Usłyszeli państwo, ile wyniesie koszt budowy obwodnicy, no cóż to jest. Zapytajcie naszych wójtów, naszych starostów, to nie jest mało. Uczestniczymy również wspólnie z marszałkiem w przebudowie niektórych mostów, ale do tego wszystkiego, to co pan przewodniczący powiedział, trzeba usiąść nad poprawką tego zapisu haraczowego. A te pieniądze, jak ja patrzę z mojego punktu widzenia, byłyby przynajmniej czterokrotnie wyższe, te które ja mogłabym przeznaczać na inwestycje wspólne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos, pytam stronę samorządową? Zgłasza się pan wójt gminy Olszanica. Bardzo proszę, panie Robercie.

Zastępca Wójta Gminy Olszanica Robert Petka:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, pani wojewodo, panie marszałku, szanowni państwo. Bardzo krótko. Chciałem tylko nawiązać do występu naszego rapera, który kocha kolej, Jurka Zuby. Nie przebiję go, nie będę rapował i nie przelicytuję, natomiast chciałbym rozwinąć jeden wątek zwracając się do gospodarzy naszego regionu, pani wojewody, pana marszałka, ale też do pana ministra, korzystając z tego, że dzisiaj jest. Otóż na nieczynnej linii kolejowej nr 108 rok temu dzięki dużemu zaangażowaniu, wsparciu, pomocy Polskich Kolei Państwowych PLK i pana dyrektora Borowca w UTK, wielu naprawdę przychylnych ludzi, udało się uruchomić Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe, które w pierwszym roku funkcjonowania zostały produktem turystycznym województwa podkarpackiego i zostały produktem turystycznym w Polsce. Mimo że ich działalność rozpoczęła się w połowie sezonu, przewiozły w ubiegłym sezonie 26 tysięcy turystów. To jest naprawdę bardzo fajny produkt turystyczny, który bardzo dynamicznie się rozwija i który w tej chwili obudowuje się. Za chwilę ten produkt będzie generował miejsca pracy, a każde miejsce pracy w tym regionie jest cenne i jest to najważniejsze, co może zostać wygenerowane. I dlatego bardzo cieszymy się z tego, że jest koncepcja rewitalizacji, remontu tej linii, przywrócenia połączenia kolejowego, o którym mówiła pani wojewoda, o którym mówił pan marszałek, linii 108 do granicy z Ukrainą, natomiast bardzo, bardzo serdecznie prosimy, nie zapomnijcie o drezynach. Nie wykoście ich z tych torów, bo to jest produkt, który za chwile będzie mógł być równoważny z Bieszczadzką Kolejką Leśną. W tym roku Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe przewiozły już ponad 5 tys. turystów. Bardzo proszę, szczególnie gospodarzy naszego regionu, żeby udało nam się połączyć jeżdżący szynobus z drezynami rowerowymi, co wcale nie będzie takie proste ze względów proceduralnych, bo miałem wątpliwą przyjemność wgryzać się w ustawy i rozporządzenia dotyczące funkcjonowania kolei i to naprawdę jest wyższa szkoła jazdy. Często jest tak, że człowiek zjeżdża jak po szynie. Dlatego bardzo proszę, byście przywracając, mam nadzieję, że tak się stanie, nie zapominali o tym produkcie. Gospodarze naszego regionu doskonale znają ten produkt, natomiast 30-sekundowy film, który nie przebije na pewno rapowania Jurka Zuby, dla naszych sympatycznych gości parlamentarzystów, o tym jak wyglądają Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe, które tak jak powiedziałem z roku na rok powinny nam przewozić coraz więcej turystów i dobrze by było, żeby nie zniknęły z mapy jako produkt turystyczny, o co bardzo proszę w imieniu samorządów lokalnych, branży turystycznej i przedsiębiorcy, który zainwestował niemałe pożyczone pieniądze. Milion złotych w skali tego, o czym państwo mówią, miliardów na rozwój infrastruktury, to niewiele, ale jeżeli wykładane są z prywatnej kieszeni, to naprawdę dosyć dużo. Krótki film i prośba, proszę nie zapominać o drezynach. Pani wojewodo, panie marszałku, panie dyrektorze Borowiec bardzo prosimy o dalsze wsparcie. Dziękuję.

[Projekcja filmu]

Jesteśmy jedyną dotychczas gminą w Polsce, która wydzierżawiła tory, zagospodarowała tor, który był nieużywany, znalazła przedsiębiorcę, który zainwestował pieniądze i dzieje się tak, jak się dzieje i dlatego prosimy o połączenie jednego i drugiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie wójcie, pan dyrektor Borowiec mówił o tym w Krościenku. Tak że zanim pan nam to powiedział, to już słyszeliśmy o tych drezynach. A co do zmęczenia, to muszę państwu powiedzieć, że Komisja Infrastruktury, tak było pod wodzą Stanisława Żmijana w poprzedniej kadencji, zajęła drugie miejsce pod względem ilości posiedzeń. My jesteśmy przyzwyczajeni do posiedzeń 5-6-godzinnych i dłuższych i wcale nie czujemy się zmęczeni. Tak że proszę się tym nie frasować. My jesteśmy dzisiaj w pracy tak jak w Sejmie też o tej porze, o 21.00, o 22.00 komisja Infrastruktury obraduje, odbywają się spotkania, posiedzenia i tak pewnie będzie dalej. Kto państwa chciałby zabrać głos? Pan poseł Mirosław Suchoń po dżentelmeńsku zrezygnował, natomiast pan poseł Wojciech Buczak się zgłasza. Jeśli państwo samorządowcy nie mają pytań, to bardzo proszę panie pośle.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Dziękuję. Niestety nie zrezygnuję, ale myślę, że nie będzie długo. Panie ministrze, państwo posłowie, goście ze Słowacji, z Ukrainy, pani wojewodo, panie marszałku, szanowni państwo. Bardzo dziękuję za tak liczną obecność i zainteresowanie problemami nie tylko Podkarpacia, bo chciałem to mocno podkreślić. To nie o to chodzi, że my naszymi problemami podkarpackimi chcieliśmy zająć pana ministra i parlamentarzystów z całego kraju i że postulujemy, żeby te problemy rozwiązali. Nie. Myślę, że wystąpienie Jurka pokazało, że był tu potężny problem, naprawdę był to wielki problem społeczny, o czym pewnie wiedzą koledzy związkowcy, którzy tutaj siedzą. Były protesty, był dramat ludzi, którzy mieli świadomość, że stracą pracę, jedyne źródła utrzymania i okazało się, że jest możliwe, że działanie wspólnie, taka synergia pracowników firm kolejowych, samorządowców, kierownictwa tych firm kolejowych, i tu bardzo chciałem podziękować panom prezesom PLK, jak i Przewozów Regionalnych, a przede wszystkim pasjonatów takich jak Jurek i tu obecni, że z tych problemów można wyjść. Ruch kolejowy na linii Zagórz-Łupków ożył, jest bardzo duże zainteresowanie. Mało tego jest duże zainteresowanie ze strony Słowacji. Bardzo dziękuję, że jest z nami obecny pan burmistrz Medzilaborców i już się cieszę, że jutro tam pojedziemy, bo naprawdę jest potencjał. To nie jest tak, że nie ma popytu na przewozy kolejowe. Jest. Jest, tylko trzeba znaleźć sposób, jak to zagospodarować. Tu, na Podkarpaciu, to się częściowo udało, bo to były działania niekonwencjonalne, jak na przykład obniżenie cen biletów nawet o 68 proc. To była jedna z metod, która spowodowała, że wrócił pasażer na kolej. Ale jest też bardzo dużo do zrobienia. A propos wystąpienia pana prezesa PKP, to oczywiście te dworce na magistrali kolejowej na 30-ce coraz lepiej wyglądają, ale tak jak wyglądają budynki na stacjach lokalnych, gdzieś w terenie to jest naprawdę dramat. I tu są też potrzebne działania niekonwencjonalne, po prostu przekazanie gminom bez oczekiwania od nich jakichś dużych środków, i to można ładnie zagospodarować, aby służyło potencjalnym pasażerom, bo oni będą wracać. Nie chcę przedłużać, bo o wielu sprawach już była mowa, myślę, że jutro je poznamy, te możliwości, potencjał jaki daje wspólne działanie zarówno kolejarzy, jak i lokalnych samorządowców, żeby stworzyć nowe sieci powiązań, turystyki kolejowej, przykład drezyn, czy wielu, wielu innych rzeczy. Taki potencjał jest. Myślę, że rolą państwa i nas parlamentarzystów jest, aby w takich działaniach pomóc, żeby stworzyć nowe rozwiązania systemowe, których do tej pory nie było, bo świat się zmienia. Inaczej kolej kiedyś funkcjonowała, zresztą znakomicie funkcjonowała, kiedy była tu budowana ponad 150 lat temu. Ciekawostka, linia kolejowa z Jarosława do Sokala, która ma 150 km, była budowana w rok, a furmankami wożono szyny kolejowe. Dzisiaj mamy technikę, możliwości, ale warto do tych tradycji wrócić. Kiedyś kolej funkcjonowała znakomicie, część bezpowrotnie zaginęła, ale możemy wiele uratować i są potrzebne działania być może innowacyjne, nietypowe. Po prostu do tego potrzeba odwagi. Bardzo, panie ministrze, do tego zachęcam. Jeszcze raz dziękuję członkom Komisji, że są tu obecni. Jeszcze zdanie o drogach szczególnie lokalnych. Tego doświadczamy szczególnie na Podkarpaciu, ale nie tylko tu, bo i w innych rejonach kraju, gdzie drogi lokalne, które nie mają znaczenia europejskiego, znaczenia dla całego kraju, ale to są właściwie jedyne szlaki komunikacyjne. To są szlaki komunikacyjne życiowe. Tu powiedział pan starosta, jak to jest, że jeżeli most ma nośność, która nie pozwala na przewiezienie drewna i to nie jakąś potężną cię-

żarówką, to koniec, to te tereny będą powoli zamierać. Dlatego myślę, że potrzeba dla takich terenów rozwiązań niekonwencjonalnych, nowych, które uwzględnią te specyficzne warunki. I kończąc bardzo zachęcam do takiego podejścia, do otwarcia. Te przewozy, które są traktowane formalnie jako międzynarodowe, tak naprawdę nie będą miały charakteru przewozów międzynarodowych. Na przykład pociąg, mam nadzieję, że taki pojedzie, z Rzeszowa do Medzilaborców, a może do Humennego, to będzie pociąg, który będzie komunikował lokalnie, który ożywi wymianę zarówno turystyczną, jak i handlową. Na pewno wielu Słowaków chętnie by przyjechało do Sanoka, wielu mieszkańców Sanoka, Rzeszowa by pojechało turystycznie na Słowację. Nie o to chodzi, żeby samorząd województwa czy żebyśmy my postulowali jakieś wsparcie finansowe z poziomu krajowego. Chodzi o to, żeby znieść przeszkody biurokratyczne, techniczne w rodzaju dopuszczeń do poruszania się po szlakach komunikacyjnych słowackich czy polskich, żeby uprościć to, co jest możliwe, oczekiwane przez mieszkańców, przez potencjalnych pasażerów. Proponuję żebyśmy podeszli do tego tak, żeby państwo służyło w zagospodarowaniu takich szlachetnych inicjatyw, a nie żeby je blokowało czy przeszkadzało. Jeszcze raz dziękuję samorządowcom i pasjonatom, którzy ożywili martwe już linie kolejowe i mam nadzieję, że teraz już będą bardzo żywe. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę, pan prezydent Krosna.

Prezydent Krosna Piotr Przytocki:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Chciałem o trochę innych kwestiach powiedzieć. Poinformuję państwa, że miasto Krosno z własnego budżetu kwotą blisko 30 mln złotych doinwestowuje przebudowę, a właściwie można powiedzieć że budujemy nową infrastrukturę lotniska, które przed 60 laty było jednym ze strategicznych lotnisk w Polsce. W tej chwili nie chodzi o lotnisko wojskowe, ale chodzi o to, aby wykorzystać tę infrastrukturę małego lotniska, które mogłoby służyć celom biznesowym, turystycznym, ale też mogłoby stwarzać nową rzeczywistość w komunikacji, małej komunikacji lotniczej. Chcę państwu posłom zwrócić uwagę na taki projekt, który w poprzednich latach był prowadzony przez Instytut Lotnictwa. Jest to system transportu małymi samolotami. Jest to projekt, który trwał wiele lat, nie wiem, w jakim stanie on w tej chwili jest, pewnie z racji braku środków zewnętrznych został zawieszony, ale jest to projekt, który mógłby uruchomić całą sieć małych lotnisk, które funkcjonują w Polsce albo które są w dość potężnym uśpieniu. Jest to potężna infrastruktura, która kiedyś powstała, a samorządom czy właścicielom tych lotnisk brakuje środków na ich reaktywację. Chcę powiedzieć, że to jest ukryta możliwość szybkiego rozwoju małej komunikacji lotniczej air taxi i nie tylko. Również biznesowej turystyki, również w celach małego cargo. To jest ta możliwość, którą będziemy chcieli wykorzystać w Krośnie i jest to możliwość, którą już w zasadzie w końcu roku będziemy mogli rozpocząć poprzez eksploatację tego lotniska. Powiem tylko tyle, że miasto Krosno jest właścicielem lotniska dzięki panu marszałkowi i zarządzającym lotniskiem w myśl prawa lotniczego. Jest to ważna rola, możemy tutaj wiele zdziałać, natomiast chcę powiedzieć, że zupełnie pomijane są w dotacjach zewnętrznych, choćby rządowych, takie lotniska. Kiedyś w założeniu miało być udzielane wsparcie na wyposażenie, na niezbędne oprzyrządowanie nawigacyjne poprawiające bezpieczeństwo na lotnisku. Myślę, że warto na to zwrócić uwagę, bo bez tego nie ma bezpiecznego latania, to jest podstawa egzystencji tych lotnisk. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Teraz pan starosta Krawczyk.

Wicestarosta sanocki Wacław Krawczyk:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie wojewodo, panie marszałku, proszę państwa. Przed nami naprawdę duże problemy jeśli chodzi o samorządy. Jestem wiele kadencji w samorządzie powiatowym i wiem, że z różnych źródeł finansowaliśmy budowę dróg, był Narodowy Program Budowy Dróg i własne środki. Dzisiaj można powiedzieć, że chyba każdy samorząd boryka się z jednym problemem, z możliwościami finanso-

wymi naprawy tych dróg. Te drogi zostały naprawdę znakomicie zrobione. Natomiast to, z czym się borykamy, tu koledzy starostowie już mówili, że te wszystkie ciężary, kloce, metry drewna z miejscowości Komańcza Kamieniołom, to wszystko jedzie albo drogą wojewódzką, albo drogą powiatową. To nie tylko obiekty inżynieryjne, te mostki, gdzie nośność jest ograniczona, a jednak 50-60 ton jedzie. Za kilka lat to będą niesamowite problemy, bo te mostki nam pękają. Natomiast zmorą tego tonażu na drogach powiatowych, i nie tylko na drogach powiatowych, bo gminnych i wojewódzkich, jest to, że nawierzchnia, która została zrobiona, jest popękana. Tak że za kilka lat z powodu braku środków, możliwości finansowych samorządu nie będzie nas stać na remonty. Cieszymy się, że akurat jest przebudowa tych głównych ciągów, bo jak było wcześniej powiedziane, my z Sanoka do Rzeszowa jedziemy prawie dwie godziny, kiedyś szybciej można było dojechać. Jak chcemy w Warszawie coś załatwić, wyjeżdżamy o godzinie 3.00 rano. Nie jest daleko, ale takie są możliwości przejazdu. Jeżeli dalej będą remontowane te odcinki kolejowe, tu pan dyrektor Borowiec, członek zarządu, mówi, że w 2018-2019 roku linia 108, daje nadzieję, że ten tonaż będzie przeładowany na kolej. Mamy nadzieję, że odciąży nasze drogi. To nie tylko odciąży nasze drogi, ale powrócą miejsca pracy. Z nadzieją patrzymy w przyszłość, że to nam się uda. Tak że proszę również na to zwrócić uwagę, że możliwości finansowe samorządów są coraz bardziej ograniczane.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, to jest istotny problem, bo oczywiście możemy mieć piękne autostrady, drogi krajowe szybkiego ruchu i rozjechane drogi gminne i powiatowe. To jest problem i musimy to w następnej perspektywie, w następnych latach uwzględnić w budżecie. Pan minister mówił, że trwa analiza zaprojektowanych inwestycji. Też zauważamy taką rzecz, że czasami mamy bardzo kosztowne projekty, bardzo, bardzo kosztowne, nie ma standaryzacji obiektów czy to mostowych, czy rozwiązań komunikacyjnych. Projektanci projektowali, że tak powiem, bardzo kwieciście i drogo. Trzeba się temu przyjrzeć, stąd to posiedzenie Komisji i analiza inwestycji przewidzianych do realizacji na następne lata chociażby w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Może panowie posłowie? Samorządowcy. Proszę bardzo. Państwo posłowie oddają głos samorządowcom. Pytajcie szefów spółek kolejowych, pytajcie pana ministra, zgłaszajcie problemy. Śmiało. Bardzo proszę. W takim razie podsumowanie. Kto z państwa za stołem prezydialnym chciałby zabrać głos? Jest jeszcze głos z sali. Proszę uprzejmie.

Przedstawiciel NSZZ Solidarność Kolejarzy Jan Szczepański:

Szanowny panie ministrze, panie wojewodo, panie marszałku, szanowni goście. Chciałbym przede wszystkim w imieniu związków zawodowych Solidarności Kolejarzy na Podkarpaciu oraz Związku Zawodowego Kolejarzy podziękować za dzisiejsze zaproszenie. Tu padło dużo słów na temat transportu kolejowego, ale ja chciałbym się odnieść do paru spraw, które przez wiele lat zostały na Podkarpaciu zaniedbane. Mam tu na myśli transport towarowy. Otóż, proszę państwa, jak wiecie, suchy port Medyka-Przemyśl-Żurawice pomalutku przestaje istnieć. Co się stało? Otóż przestał istnieć zakład towarowy w Medyce, z Żurawicy część została przeniesiona do Lublina, część do Katowic, a cała infrastruktura, która istnieje w Medyce, jest zdegradowana, zdewastowana. Dlaczego tak się dzieje? Skoro pociąg dojeżdża do stacji końcowej, gdzie wagony towarowe mają być wyłączone ze względu na różne warunki techniczne, i nie są naprawiane w Medyce, tylko są przestawiane 12 kilometrów dalej do Żurawicy i naprawiane pod gołym niebem. Tu jest coś nie w porządku. Całe zaplecze techniczne, hale, obrabiarki, wszystko w Medyce funkcjonuje, a teraz się degraduje. Nie wiem, kto podjął taką decyzję, ale tak się dzieje. Jeśli chodzi o przewozy regionalne, to przewozy regionalne na terenie Podkarpacia w stosunku do lat ubiegłych w znacznym stopniu spadły. Ilość pociągokilometrów z 3,5 mln spadła do 2 mln. Krótko mówiąc, pociągów jest mniej niż było. Jak można to nazwać transportem przyjaznym dla pasażera, gdzie w ciągu doby na liniach bocznych kursuje jedna para pociągów? Jeśli tam nie będzie wzmożona cykliczność przejazdów tych pociągów, to pasażerów tam nie będzie. I tu mamy prośbę do pana marszałka, żeby jednak tych pociągów było więcej i żeby to był cykliczny przejazd pociągów w poszczególnych godzinach, a najlepiej by było w stałych godzinach. Proponujemy, żeby na przykład

na liniach pierwszorzędowych pociągi kursowały co godzinę, a na liniach drugorzędowych co dwie godziny. To by było wyjście do pasażera, bo w tej chwili pasażer na liniach drugorzędowych może liczyć tylko na przypadkowy pociąg, bo on jedzie tylko dwa razy na dobę, i po prostu on z niego nie korzysta. Ja wiem, że tu jest bariera finansowa, ale trzeba by było jakieś większe środki z budżetu państwa przeznaczyć na przewozy regionalne. Jeśli chodzi o przewozy dalekobieżne Intercity, to Podkarpacie miało dwa ekspresy. W tej chwili nie ma żadnego. Były dwa ekspresy z Przemyśla, a teraz niestety nie ma żadnego. Mówiono wtedy, jak może ekspres z Krakowa do Przemyśla jechać pięć godzin, co to za ekspres? No tak, ale teraz pociąg, dzięki poprawie infrastruktury, jedzie tylko ponad trzy godziny, czyli my już te szybkości poprawiliśmy na poszczególnych liniach i teraz nie ma pretekstu, że pociągi jeżdżą wolno. Można uruchomić przynajmniej jedną parę na przykład w okresie letnim. Panie ministrze, Podkarpacie czekało bardzo długo na to, aby zostało zauważone w Polsce, aby system zrównoważonego rozwoju objął także Podkarpacie. Podkarpacie na to zasługuje. Pracowało w bardzo ciężkich warunkach w latach 70. i 80., a teraz czekamy na to, żeby transport kolejowy wrócił na Podkarpacie. Tu nic nie trzeba robić, tylko wrócić 10 czy 15 lat w tył i uruchomić tyle pociągów, ile wówczas na Podkarpaciu jeździło. Myślę, że szacowne grono, które się tu dziś spotkało, zrobi wszystko, żeby ten ruch, który kiedyś był, wrócił na Podkarpacie. Żebyśmy byli dumni, że jesteśmy mieszkańcami Podkarpacia i ta dobra zmiana, która się dokonała, wreszcie dotarła na Podkarpacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy z sali? Nie widzę. Wobec tego czy ktoś z państwa chciałby się odnieść do przedstawionych tu pytań, problemów? Proszę uprzejmie.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Szanowni państwo. Głos pana przewodniczącego już poza wcześniej planowanymi wystąpieniami zabrzmiał bardzo dramatycznie, ale jest głosem niezmiernie wymownym. On w jakiejś mierze konkluduje naszą debatę w obszarze osobowego transportu kolejowego. Pan przewodniczący wyraźnie zaznaczył, że zdaje sobie sprawę z uwarunkowań finansowych, a my zdajemy sobie sprawę z tego, jak trudny to jest proces, kiedy przez lata pasażerowie, klienci odchodzą od kolei, jak trudny to jest proces, by tych pasażerów, klientów kolei przywrócić. My z tym problemem musimy się uporać, bo przecież byliśmy świadomi, że pasażerowie odchodzą od kolei. Z różnych powodów, między innymi z tych, o których mówił pan przewodniczący, czasu przejazdu pociągu z Przemyśla do Krakowa. My dzisiaj stoimy przed zadaniem zmiany struktury transportu w Polsce, przeniesienia transportu kołowego na transport kolejowy. Przecież w statystykach europejskich jesteśmy na szarym końcu, jeżeli chodzi o relacje i proporcje. U nas transport kolejowy jest w defensywie. Wydajemy dziesiątki miliardów złotych na poprawę stanu technicznego dróg, ale z drugiej strony pozwalany, aby te drogi były dewastowane przez ciężkie samochody, przez ciężki transport samochodowy. Ale też w tym procesie trwającym od lat 90., trzeba pamiętać, gdy zmieniała się infrastruktura transportu, państwo było absolutnie świadome, powinno było być świadome, skutków takich działań, takiej polityki. Dlatego też państwo dzisiaj musi wziąć na siebie naprawę tej sytuacji. Dzisiaj państwo nie może przechodzić obojętnie nad tym problemem. Bardzo dziękuję za te informacje. Myślę, że każdy z nas, szczególnie patrzę na parlamentarzystów, był pod wrażeniem informacji, jak wiąże się stan techniczny mostów w ciągu dróg czy wojewódzkich, czy krajowych, czy powiatowych to już jest kwestia drugorzędna, jakiej kategorii to jest droga, ale jak to jest związane z normalnym gospodarczym funkcjonowaniem Podkarpacia, a szczególnie na terenie tych powiatów, na których teraz jesteśmy. To jest praktycznie ich być albo nie być. Bardzo dziękuję, że państwo nam wszystkim to uświadomili. Wiele tu było ciekawych wątków, ciekawych elementów. Utwierdziłem się w przekonaniu, że drogi szybkiego ruchu, autostrady, nie tylko te połączenia, które zostawiają szum, hałas i spaliny samochodowe, a tak naprawdę dla obszarów przez które przebiegają, niewiele wnoszą, bo są tylko tranzytem. Dzisiaj ważne jest to, o czym mówił pan marszałek, o czym mówiła pani wojewoda czy inni samorządowcy. Autostrada czy droga ekspresowa musi być połączona, skomunikowana ze szlakami municypalnymi, samorządowymi. To jest

również niezmiernie ważne. Ale także ważne jest to szerokie spojrzenie na chociażby problem połączenia autostrady A4 z drogami ukraińskimi. Dzisiaj z tym mamy problem. To państwo także tu sygnalizowali. Dzisiaj musimy wzmóc działania na polu międzynarodowym, w kontaktach bilateralnych ze stroną ukraińską, aby wreszcie zrealizować drogę M10 między Korczową a Lwowem. Przecież tam stale jest problem, oferty do przetargu złożone nie tak, stale nie można tego połączenia drogowego zrealizować.

Mówimy tutaj o przewozach regionalnych, które są niezmiernie ważne, ale mówimy też o wymiarze makro, o Via Carpatii. Ja ją nazywam drogą życia, drogą przyszłości. Pan marszałek Ortyl, za co mu tu osobiście dziękuję, już w roku 2006 dostrzegł ten problem. Organizacja, panie marszałku, spotkania łańcuckiego i porozumienia łańcuckiego, którego był pan wielkim orędownikiem i jest pan wielkim orędownikiem, i wpisania Via Carpatii do korytarza podstawowego sieci TEN-T, mam nadzieję, że zostanie zakończona sukcesem, że pańskie starania i pana europosła Tomasza Poręby, z którym od lat pracujecie nad tym przedsięwzięciem, podejmowane wespół zespół podejmowane również przez stronę rządową, przyniosą oczekiwany skutek. Są już, szanowni państwo, efekty tych działań. Dzisiaj po stronie słowackiej zrealizowano 38 kilometrów drogi ekspresowej, a także 106 kilometrów i praktycznie wszystkie odcinki są w przygotowaniu, jak nie w fazie przetargowej to w fazie przygotowania dokumentacji technicznej. Po stronie węgierskiej, czyli dalej na południe też zostanie ukończony duży odcinek drogi ekspresowej, w 2018 roku kolejne 35 kilometrów do granicy z Rumunią i 60 kilometrów, a Via Carpatia biegnąca przez terytorium Węgier zostanie ukończona do 2020 roku. Dzisiaj już jasno i wyraźnie możemy powiedzieć, że to nie będzie droga prowadząca z Rzeszowa donikąd, bo przecież to nam do tej pory zarzucano, to zarzucano polskiej stronie, która starała się chociażby w Brukseli wpisać ten szlak drogowy, korytarz bazowy, w europejski korytarz transportowy.

Zrobił na mnie wrażenie pan Jerzy Zuba. Jestem obecny już na ponadtysięcznym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Kiedyś próbowałem to szacować, to było ponad 1200 posiedzeń Komisji, to jeszcze takiego akcentu nie było. Dociera jakże proste, ktoś mógłby powiedzieć bardzo naiwne, ale jakże dosadne stwierdzenie, ja je sobie zanotowałem: niech ta nuta zabrzmi wszędzie, kolej była, jest i będzie. Bardzo dziękuję za ten optymizm, za to przekonanie, które się udziela zwłaszcza po wysłuchaniu słów tej piosenki, ale też dziękuję za zaangażowanie. Cieszę się bardzo, że tutaj na Podkarpaciu, nie tylko samorządowcy, ale także i artyści, zaangażowani są w przedsięwzięcia transportowe. Panie marszałku, na pana ręce składam podziękowania. Z panem marszałkiem jesteśmy praktycznie w stałym kontakcie. Pan marszałek nie daje spokoju, przyjeżdża do Warszawy i nie pozwala popołudniami się relaksować, tylko przyjeżdża z kolejnymi problemami. Mówiliśmy tu o lotnictwie. Pan marszałek po wystąpieniu pana burmistrza mówi, szkoda, że nie mówiliśmy o transporcie lotniczym i małych portach lotniczych, bo to przecież taki ważny aspekt. Ja mogę podać dobrą informację. Pracujemy nad tym, aby ten mały transport lotniczy, małe samoloty, były objęte podobnymi przepisami prawa jak u naszych sąsiadów, aby to nie było tak skomplikowane jak do tej pory. Żeby to był taki segment, który wspiera, uzupełnia transport w naszym kraju, żebyśmy mieli mniej więcej tak trudno, jak mają Słowacy albo Czesi. Żebyśmy mieli tak łatwo, jak oni mają, czy tak trudno jak oni mają. Bo dlaczego mamy piętrzyć przed tymi, którzy chcą realizować ten transport, masowo problemy. Szanowni państwo. Jeszcze raz bardzo dziękuję za udział w tym posiedzeniu, za wszystkie informacje, które zostały tutaj przekazane, ale też za sugestie, między innymi w kwestii finansowania remontu mostów. Odnosiłem się do tego na wstępie mojego wystąpienia. Na pewno, panie przewodniczący, takie spotkanie, które pan postulował, zrealizujemy. Pani dyrektor, to też bardzo ciekawe pomysły, które na pewno spotkają się z zimnym przyjęciem Ministra Finansów, ale każdy Minister Finansów każdego rządu w sposób niezwykle chłodny, czasami zimny, czasami ekspresyjny, przyjmuje tego typu postulaty, które odbierają część wpływów, których wykorzystanie już zaplanował po stronie wydatków. Ale warto o tym rozmawiać, bo możemy dojść do takiej oto sytuacji, że i tych wpływów nie będzie, bo nie będzie z czego, bo gospodarka leśna niestety upadnie albo będzie w takim stanie, że powodów do radości, do dumy i do satysfakcji z jej działalności praktycznie nie będzie. Panie prze-

wodniczący, zwracam się do pana przewodniczącego Bogdana Rzońcy, jak powiedziałem na wstępie naszego posiedzenia, nie wyobrażałem sobie, że tutaj można nie przyjechać, więc bardzo panu dziękuję, że mogłem przyjechać. Panie marszałku, panie wojewodo, gospodarze dzisiejszego spotkania bardzo państwu dziękuję, że mogłem tu dzisiaj być z wami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Za chwilę zamknę posiedzenie Komisji formalnie. Mam jeszcze tylko prośbę do pana ministra. W najbliższych dniach w Sarajewie jest spotkanie Inicjatywy Środkowoeuropejskiej, gdzie przedstawiciele 18 krajów będą dyskutowali o transporcie. Taki jest przewodni temat tego spotkania i proszę uprzejmie o stanowisko rządu w tej sprawie, żebym mógł je zaprezentować w formie graficznej, dwa, najwyżej trzy slajdy na temat korytarza Via Carpatia i ewentualnego proponowanego korytarza będącego pokłosiem Deklaracji Łańcuckiej. Jedziemy z panem posłem Kazimierzem Gołojuchem, przewodniczącym Parlamentarnego Zespołu ds. Rozwoju Polski Wschodniej, który państwa bardzo serdecznie przeprasza, ale dzisiaj jest za granicą. W Sarajewie byśmy zaprezentowali to stanowisko, bo już jest potwierdzona obecność 18 stron narodowych. Chciałbym do piątku otrzymać oficjalny dokument, bo w sobotę wyjeżdżamy. To tyle do protokołu. Bardzo serdecznie wszystkim państwu dziękuję, jeszcze raz dziękuję panu burmistrzowi, państwu samorządowcom. Przede wszystkim dziękuję Wysokiej Komisji, pani poseł, panom posłom. Wszyscy jesteśmy, mogę tak za was powiedzieć, kiwnijcie głowami, przyjaciółmi Bieszczadów. Tak jest, dobrze. Dziękuję bardzo.